BATAILLES & BLINDÉS

BATAILLES & BLINDÉS

PROFILS +25 COULEURS

ISSN 1765-0828

HISTOIRE DE LA GUERRE MÉCANISÉE ET DES ENGINS MILITAIRES

N°13

BERRY-AU-BAC
LES ENSEIGNEMENTS

CHARS ITALIENS
EN LIBYE (1940-41)

LA BRIGADE PIRON
AU COMBAT

DOCUMENT INÉDIT !

NORMANDIE 1944

LA BATAILLE VUE PAR LE "PATRON" DE LA 2. PANZER-DIVISION

ERNST BARKMANN
AS DE LA PANZERWAFFE

Batailles & Blindés n°13
Bimestriel / Mars-Avril 2006
Belgique, Italie,
Portugal Cont., Luxembourg : 7,90 €
Autriche : 8,20 € – Canada : 14$C

M 01699 - 13 - F: 6,90 € - RD

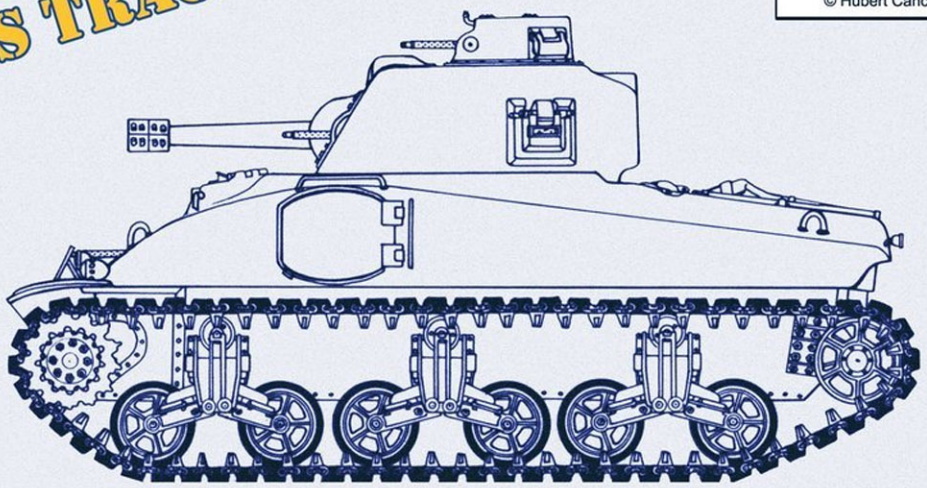
TRUCKS & TANKS

En complément du Trucks & Tanks "M4 Sherman" déjà paru, nous vous proposons un plan quatre vues du T6, prototype du Sherman.

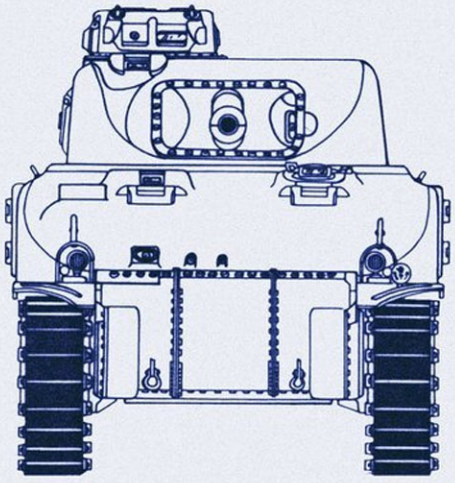
BONUS TRACK !

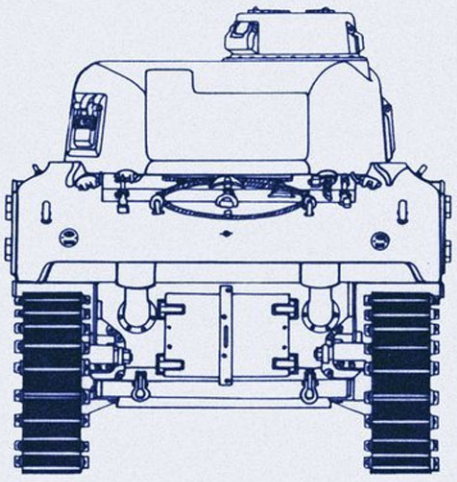
T6
PROTOTYPE DU M4 SHERMAN
SEPTEMBRE 1941

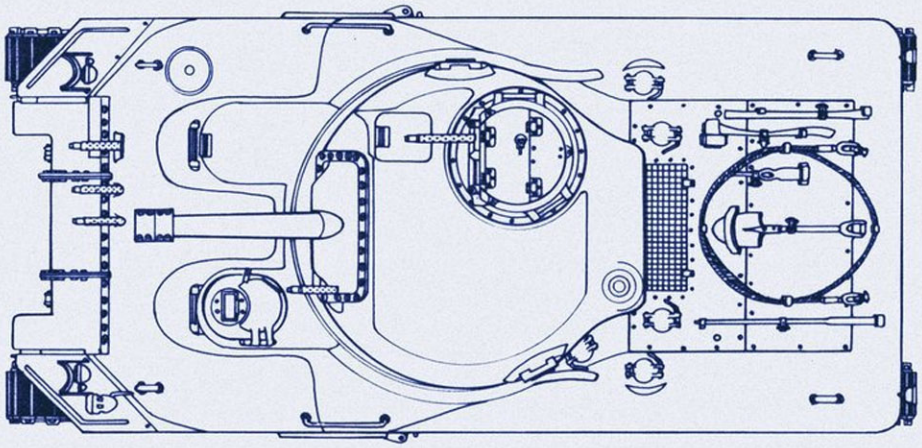
© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2006



PLANS AU 1/48







Ça déménage !

En deux ans, Caraktère, la société fondée en 2003 pour éditer « Batailles & Blindés », s'est considérablement développée. Ce succès, je vous le dois, à vous, mes lecteurs, et je vous en remercie. Dès sa naissance, le titre a été apprécié par des milliers de passionnés en France et dans de nombreux autres pays. La revue s'est étoffée en gagnant seize pages, diversifiée quant à ses thématiques et améliorée sur le fond comme sur la forme (ce sont vos courriers qui le disent) ; et ce n'est pas fini car le hors-série « Daguet » devrait vous surprendre par bien des aspects...

Évidemment, ce succès, doublé de ma volonté de vous proposer des articles et une iconographie de la meilleure qualité possible, implique un très gros travail. Avec 80 pages, « Batailles & Blindés » est devenu une « grosse » publication. Or les journées sont courtes et deux mois suffisent à peine pour réaliser un numéro, ce malgré l'enthousiasme qui m'anime. Aussi le temps est-il venu pour la rédaction d'emménager dans de nouveaux locaux. 2006 sera donc « l'année des cartons » ! Ce déménagement est aussi rendu nécessaire par le renforcement de l'équipe rédactionnelle. Dans les semaines à venir, un rédacteur-adjoint et un graphiste vont me rejoindre. Inutile de dire que ces « bras » supplémentaires permettront de vous proposer une revue encore plus aboutie. L'aventure continue et mon envie de faire mieux n'a jamais été aussi vive !

Dans ce numéro, cette envie se traduit par la publication de ce compte-rendu signé de la main du *General der Panzertruppen* von Lüttwitz, *Kommandeur* de la *2. Panzer-Division* en Normandie. Document confidentiel de 1944, il n'en a existé que dix-sept exemplaires, c'est dire sa rareté ! J'ai décidé de vous le présenter, dans « son jus », comme une sorte de témoignage écrit. Certains passages vous surprendront, d'autres vous éclaireront sur la situation de l'Armée allemande à cette époque. Instructif. Cependant, à mes yeux, le morceau de bravoure du n°13 demeure le texte dédié à Ernst Barkmann, *Bordführer* d'un Panther de la « Das Reich ». Le récit de ses aventures, écrit à partir de ses rapports de combat et de ceux de ses adversaires, est mené tambour battant ! Vous m'en direz des nouvelles ! Enfin, je vous avais promis la suite de la campagne de Lorraine pour ce numéro. Ayant obtenu de nouveaux documents auprès des archives fédérales américaines, j'ai décidé de publier ce texte dans le n°14, juste le temps de reprendre quelques paragraphes. Encore un peu de patience et nous marcherons ensemble sur Nancy et sa place Stanislas ! Bonne lecture !

Yannis Kadari

Batailles & Blindés numéro 13
Mars – Avril 2006
ISSN : 1765–0828

Magazine bimestriel édité par
Caraktère SARL
306, avenue du Prado
13008 Marseille – France
SARL au capital de 1 000 euros, RCS de Marseille 422 047 118.

Rédaction : 04 91 76 50 55
Service Commercial : 04 91 22 61 59
Télécopie : 04 91 22 55 03
info@caraktere.com

Commission paritaire : 0410 K 86317
Dépôt légal (BNF) : à parution

Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Y. Kadari
Secrétaire à la rédaction : C. Valence
Graphiste (infographies) : A. Gola

Conseillers à la rédaction :
H. Cance - A. Misner - C. Gillono - B. Collin - H. Wenkin

Responsable de la publication pour la Belgique :
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9
B–1070 Bruxelles – Belgique

Imprimé en France par / Printed in France by :
Léonce Deprez à Ruitz (62)

© Copyright Caraktère. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

SOMMAIRE

6 Normandie 1944 – La bataille vue par le « patron » de la *2. Panzer*

Le 14 juillet 1944, tandis que la *2. Panzer* s'apprête à décrocher de ses positions pour être relevée par la *326. Infanterie-Division*, le *Kommandeur* de l'unité, le *General der Panzertruppen* von Lüttwitz, rédige dans son PC un mémo intitulé « *Leçons tirées de la bataille de Normandie d'après les récentes opérations* ».

16 Les Hommes oubliés – La brigade Piron au combat !

En août 1944, des soldats belges participent aux côtés des unités alliées à la campagne de Normandie avant de libérer leur capitale, Bruxelles, au début du mois de septembre. L'histoire de ces hommes ordinaires devenus de véritables héros commence dès la capitulation de la Belgique, le 28 mai 1940.

32 *Fox killed in the open ground* – Chars italiens en Libye 1940-41

« *Fox killed in the open ground* » : Tel aurait été le message radio envoyé en clair par le général O'Connor à l'intention de son supérieur, le général Wavell, pour lui annoncer la reddition des dernières unités italiennes à Beda Fomm, dans l'après-midi du 7 février 1941.

44 Ernst Barkmann – *As de la Panzerwaffe*

Ernst Barkmann ou la vie extraordinaire d'un adolescent engagé au sein de la « Das Reich » en 1936. Sous-officier, il ne rejoindra le *Panzer-Regiment* de sa division que sur le tard, à l'hiver 1942-43. Son baptême du feu de tankiste, il le vivra en combattant les T-34 de Staline à bord d'un *Panzer III*...

64 1917, Berry-au-Bac – Baptême du feu des chars français (2e)

Dans la seconde partie de son étude, le lieutenant-colonel Pesqueur s'attache à présenter les enseignements tirés de la bataille de Berry-au-Bac concernant l'emploi du char. En complément, nous avons jugé pertinent de publier un texte rédigé par le général Culmann en 1930.

80 *Fiche de lecture n°4* : « Allied and Axis Intelligence signals in WW2 »

Trois semaines de retard, pourquoi ?

En 1995-96, lors de mon service national au 7e Régiment d'Hélicoptères de Combat, j'avais pour commandant un capitaine qui, à la moindre occasion, nous expliquait « qu'à cœur vaillant, rien n'est impossible » ; et c'est vrai ! Sauf que, parfois, il convient aussi d'être conscient de ses limites. Or, les miennes ont été franchies depuis belle lurette. Je l'évoque dans mon édito, « Batailles & Blindés » est devenue une publication de belle taille avec ses quatre-vingts pages. Il me faut donc de plus en plus de temps pour la bâtir car, hormis en ce qui concerne les taches administratives, depuis maintenant plus de deux ans, je suis seul à construire le magazine (iconographie, graphisme, mise en pages, etc.). C'est parce que c'est désormais devenu impossible à faire dans un délai de deux mois que je suis en train de constituer une équipe. C'est aussi pour cette raison que ce n°13 accuse un retard de trois semaines. Je vous présente mes excuses pour cette attente et je m'engage, avec l'aide de mes collaborateurs, à régler cette question de ponctualité en kiosque, ce une bonne fois pour toutes ! **Rendez-vous le 15 mai pour le n°14.**

TRUCKS & TANKS

LA DOCUMENTATION HISTORIQUE ET TECHNIQUE DES ENGINS ET VÉHICULES MILITAIRES DU XXe SIÈCLE

LE M4 SHERMAN

BRUNO COLLIN

LA GENÈSE

LES VARIANTES

LES ÉVOLUTIONS

REPORTAGES PHOTO

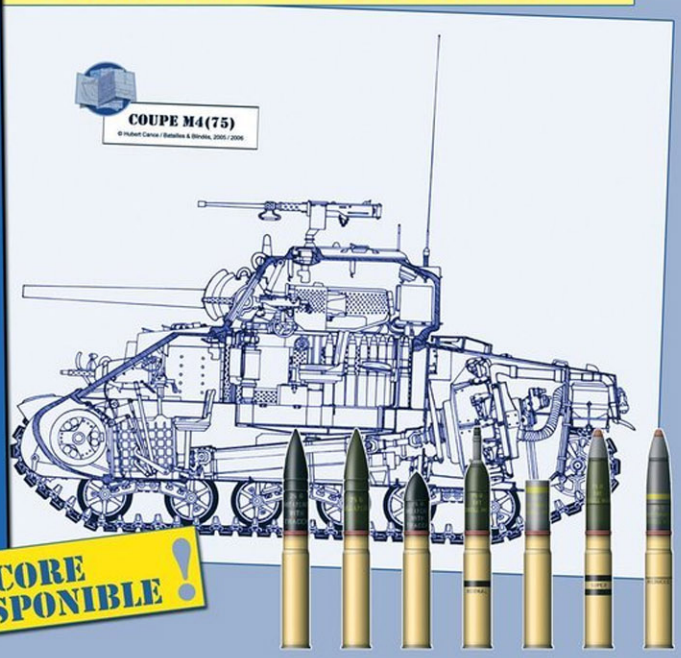
LES DONNÉES TECHNIQUES

- 80 pages
- 70 photographies d'epoque
- 30 profils en couleurs
- 12 plans 4 vues
- 9 plans 1 vue
- 2 coupes techniques

1 OLD IRONSIDES

- TEXTES EN FRANÇAIS
- FORMAT : 20x24cm
- 80 PAGES
- DOS CARRÉ COLLÉ
- 24 PROFILS
- PLANCHES DE MUNITIONS
- 12 PLANS QUATRE VUES
- 9 PLANS COMPLÉMENTAIRES
- 2 COUPES TECHNIQUES
- NOMBREUSES PHOTOS INÉDITES

PLANS AU 1/48



ENCORE DISPONIBLE !

TRUCKS & TANKS

LA DOCUMENTATION HISTORIQUE ET TECHNIQUE DES ENGINS ET VÉHICULES MILITAIRES DU XXe SIÈCLE

LE TIGER I

CLAUDE GILLONO

LA GENÈSE

LES ÉVOLUTIONS

REPORTAGES PHOTO

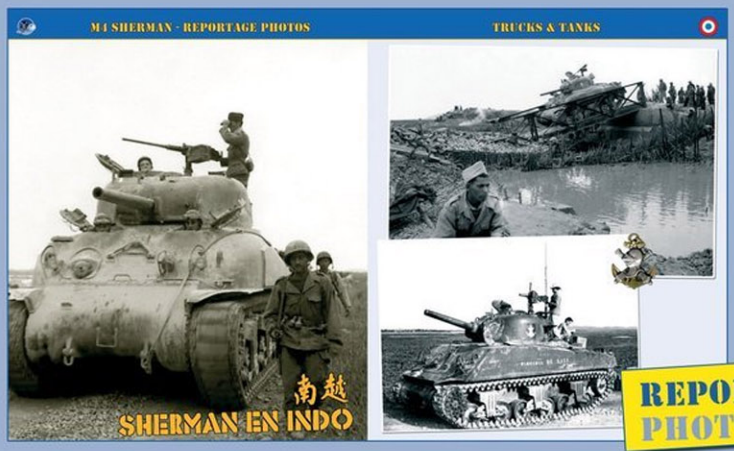
LES DONNÉES TECHNIQUES

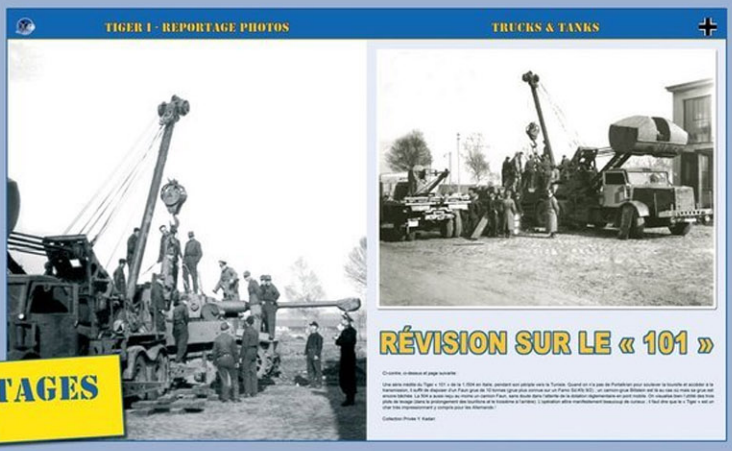
- TEXTES EN FRANÇAIS
- FORMAT : 20x24cm
- 80 PAGES
- DOS CARRÉ COLLÉ
- 20 PROFILS
- PLANCHES DE MUNITIONS
- 9 PLANS QUATRE VUES
- 3 PLANS COMPLÉMENTAIRES
- 1 COUPE TECHNIQUE
- NOMBREUSES PHOTOS INÉDITES

PLANS AU 1/48

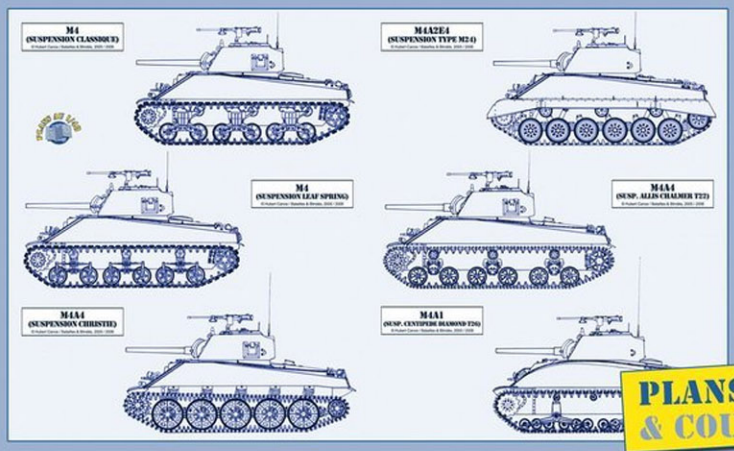
ENCORE DISPONIBLE !

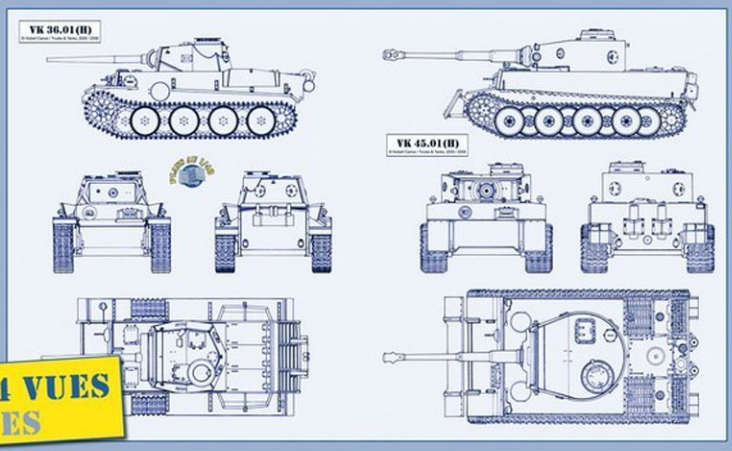
TRUCKS & TANKS



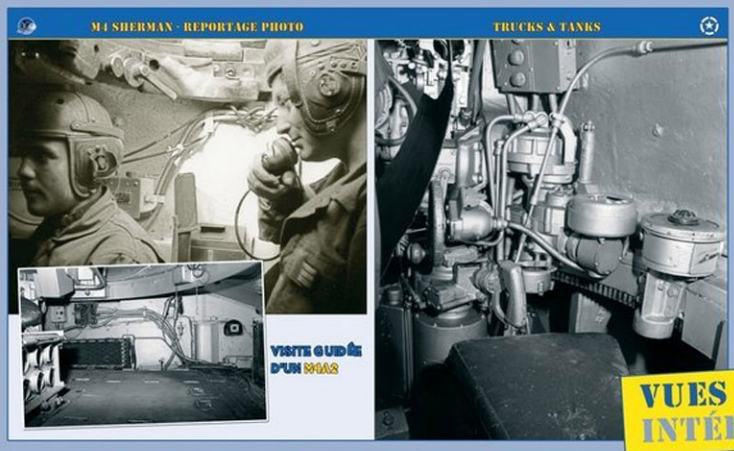


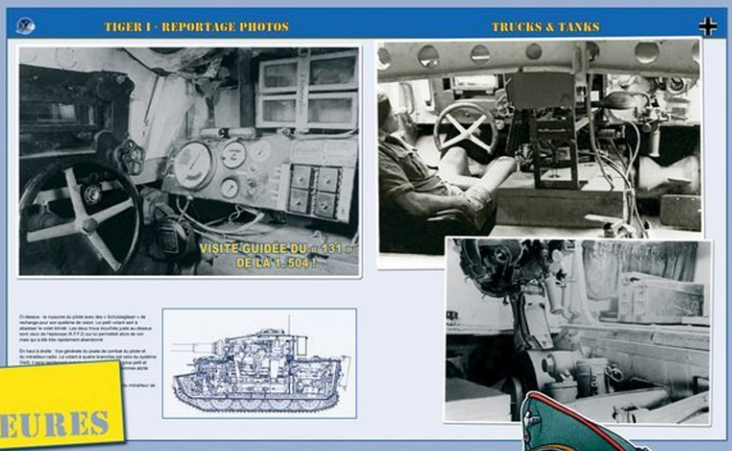
REPORTAGES PHOTO





PLANS 4 VUES & COUPES





VUES INTÉRIEURES

BON DE COMMANDE

Oui, je désire recevoir le(s) fascicule(s) de la toute nouvelle collection **Trucks and Tanks** coché(s) ci-dessous ! Chaque fascicule est vendu franco de port : **16.00 euros** pour la **France métropolitaine - 17,50 euros** pour l'**UE,** la **Suisse** et les **DOM-TOM - 19,00 euros** pour le **reste du monde**.

☐ Trucks and Tanks "M4 Sherman" ☐ Trucks and Tanks "Panzerkampfwagen VI Ausf. E - Tiger I"

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

Ville : ..... Code postal : ..... Pays : .....

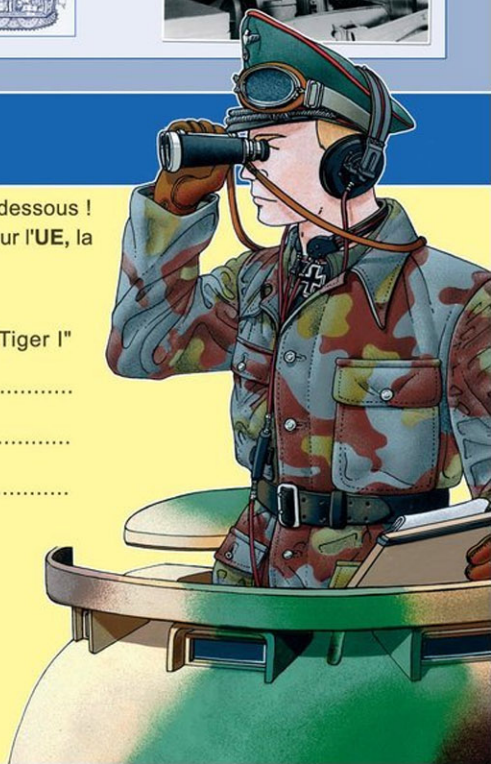
☐ Chèque (à l'ordre de Caraktère) ☐ Mandat Postal ☐ Virement SWIFT (Merci de nous contacter)

☐ Carte Bleue (Visa/Mastercard) ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐

Date d'expiration : ...../..... Signature

Bon de commande à retourner à :
Caraktère SARL - Service Commercial - 306, avenue du Prado - 13008 Marseille (France)

Attention ! Les Eurochèques, cartes Maestro et Visa-Electron ne sont pas acceptés. Pour éviter toute erreur, merci de bien vouloir écrire lisiblement.



DOCUMENT
INEDIT !
NORMAN
LA BATAILLE VUE PAR LE "PATR

DIE 1944

RON" DE LA 2. PANZER-DIVISION

Le 14 juillet 1944, tandis que la* 2. Panzer-Division *s'apprête à décrocher de ses positions pour être relevée par la* 326. Infanterie-Division *du* Generalleutnant *von Drabich-Wächter, le* Kommandeur *de l'unité, le* General der Panzertruppen *Heinrich* Freiherr *von Lüttwitz, rédige dans son PC avancé un mémo intitulé* « leçons tirées de la bataille de Normandie d'après les récentes opérations ». *En quelques pages dactylographiées, von Lüttwitz livre à l'intention de son successeur son point de vue d'expert des* Panzertruppen *sur les combats acharnés de Normandie. Sous la référence 675/44-2044/44, estampillé « Très Secret », ce document n'est édité qu'à dix-sept exemplaires, dont certains sont expédiés le jour-même à Paris et Berlin. Au hasard de la bataille, le 26 juillet 1944, l'un de ces rapports tombe entre les mains d'officiers américains du Renseignement qui ne manquent pas de l'exploiter. Nous vous proposons aujourd'hui d'en prendre connaissance. Nous avons fidèlement reproduit ce texte qui, malgré le fait qu'il soit très « technique », risque fort de vous surprendre par bien des aspects.

Les combats livrés par la *2. Panzer-Division* sur le front d'invasion de Normandie sont caractérisés par la spécificité du terrain et l'immense supériorité matérielle de l'ennemi, même dans des zones du front prétendues « calmes ».

Le terrain sur lequel se déroule la bataille se compose de champs, de prairies et de buissons nettement séparés par des haies, avec des tertres et des chemins creux. Par essence, un terrain tel que celui-là ne se prête pas à des batailles sur de grands secteurs ou à des opérations de débordement. De fait, il ne faut généralement que peu de temps pour que les engagements deviennent des combats de troupes de choc voire des combats individuels à l'arme blanche. La possession des hauteurs dominantes est ici moins décisive que la possession des carrefours. Souvent, la première ne peut être exploitée correctement parce que des haies et des arbres limitent la visibilité et les champs de tir, tandis que les routes et les artères de circulation sont plus qu'essentielles pour que les armes lourdes, l'artillerie et les chars puissent être avancés. Néanmoins, certaines hauteurs gardent leur rôle dominant tandis que l'on peut se passer de certains carrefours.

Les tirs de l'artillerie et des mortiers ennemis, incroyablement violents, sont un élément nouveau, à la fois pour les vétérans aguerris du front russe et pour les jeunes recrues issues des unités de renforts. Tandis que les vétérans s'y habituent relativement vite, les combattants inexpérimentés ont besoin de plusieurs jours avant de parvenir à s'y acclimater. La cadence de tir moyenne dans le secteur de la division est d'environ 4 000 coups par jour pour l'artillerie et de 5 000 pour les mortiers. Cette cadence augmente très sensiblement avant la moindre attaque ennemie, aussi restreinte soit-elle. Par exemple, une certaine fois, les Britanniques attaquèrent un secteur tenu par seulement deux de nos compagnies et y dépensèrent 3 500 coups d'artillerie en seulement deux heures ! Les Alliés font la guerre sans tenir compte des dépenses. En outre, ils possèdent la maîtrise complète des airs, bombardant et mitraillant chaque mouvement, aussi bien ceux de véhicules isolés que ceux de simples individus. Ils effectuent constamment des reconnais-

sances aériennes dans notre secteur et dirigent le feu de leur artillerie grâce à des « mouchards ». Par contre, la *Luftwaffe* se fait remarquer par son absence des cieux. Au cours des quatre dernières semaines, le total des appareils allemands ayant survolé notre secteur a été évalué à six.

Du point de vue opérationnel, nos propres offensives, après préparation conforme aux règlements, n'ont que très peu de chances d'aboutir. Le rassemblement des troupes, immédiatement repéré par les avions de reconnaissance alliés, est aussitôt martelé par les bombardiers, les chasseurs-bombardiers et l'artillerie ; et si, malgré tout, nos troupes assaillantes avancent, elles sont soumises à un feu d'artillerie et de mortiers intense, leur causant de lourdes pertes et stoppant l'attaque dans les quelques cents premiers mètres. Les pertes subies par l'infanterie sont alors si conséquentes que l'élan nécessaire pour renouveler l'attaque est presque toujours brisé.

De meilleurs résultats ont été obtenus par des attaques préparées dans les moindres détails et conduites par des « détachements d'assaut » opérant de nuit et sur un large front. Ces groupes pénètrent dans les positions adverses sans bruit et, chaque fois, surprennent et accablent l'ennemi sans que son artillerie ou son aviation n'aient une quelconque possibilité d'intervenir. La première condition du succès pour ce genre de coups de main est que chaque « détachement d'assaut » connaisse à fond sa mission, sache comment agir dans les diverses circonstances et opère en liaison étroite avec ses voisins. Il importe que les armes lourdes et l'artillerie sachent exactement à quel moment entrer en action ; en général, seulement dans le cas d'un échec local, lorsque l'élément de surprise n'a pas suffisamment joué. La direction de telles opérations est moins une question d'élaboration de plan à grande échelle que d'instructions pratiques et de mémoire. Il est moins important « d'achever le rassemblement » avant le début de l'attaque que de s'assurer que rien de ce qui est nécessaire au succès de l'opération n'ait été omis par les commandants des détachements d'assaut. C'est un devoir essentiel de l'état-major divisionnaire dressant le plan de l'opération que d'inscrire en détail tous les participants jusqu'aux commandants de grades les plus inférieurs. Une attaque de cette nature n'atteint pas d'objectif éloigné ; elle procède seulement par phases courtes, nuit après nuit. Mais en fin de compte, elle atteint son objectif sans payer de tribut trop élevé en terme de personnels. Plus le combat est nuancé et nécessite de ruses, mieux l'opération réussit. Jusqu'à présent, cette tactique d'infiltration a toujours prouvé sa valeur dans le cas de la division. Que des *Panzer-Divisionen* équipées de façon moderne, c'est-à-dire avec deux bataillons de chars et deux bataillons d'infanterie dotés de véhicules blindés semi-chenillés, ne soient pas nécessaires pour de telles méthodes de combat est une tout autre question.

Dans la défensive, nous devons savoir que l'ennemi écrase presque toujours le secteur sur lequel il compte faire porter son effort sous une concentration de feux d'artillerie et d'aviation. Jusqu'à présent, les Alliés ont toujours réussi, généralement après très peu de temps, à occuper notre ligne principale de résistance après un fort barrage de ce genre. Il est donc essentiel de maintenir, au moins dans chaque secteur de bataillon, des réserves qui avanceront immédiatement après la fin du barrage. On n'a pas besoin de grosses masses de troupes pour ce faire mais seulement de quelques détachements d'assaut. Le fantassin ennemi n'est pas un combattant dans le sens que nous donnons à ce terme et, par suite, quelques mitrailleuses suffisent pour le retenir ; à la condition toutefois que celles-ci se trouvent au bon endroit, au bon moment. L'anticipation est donc vitale. Les réserves divisionnaires doivent être employées sans attendre la « fin de l'alerte » afin de repousser l'ennemi par une contre-attaque immédiate et déterminée. En tout cas, quand l'ennemi tire par fumigènes avec des armes de tous calibres, tout se trouve caché sous un brouillard épais, rendant impossible une appréciation nette. Mais une fois que l'ennemi a amené ses canons antichars ainsi que ses officiers d'observation avancés et s'est enterré, il est généralement trop tard. Le seul remède est alors de pénétrer par infiltration la nuit suivante. Après l'avortement de plusieurs tentatives, les Britanniques ont l'habitude de devenir plus prudents et, finalement, cessent leurs attaques.

Voici le *General der Panzertruppen* Heinrich *Freiherr* von Lüttwitz, *Kommandeur* de la *2. Panzer-Division* et auteur du texte que nous publions. Que son allure quelque peu caricaturale d'officier prussien ne vous induise pas en erreur, car vous avez sous les yeux le portait de l'un des meilleurs patrons d'unité blindée de la *Heer*. Un savoir-faire doublé d'un fort caractère... La petite histoire voudrait en effet que, téléphonant à ses supérieurs à Paris au moment de l'engagement de sa division en Normandie, chefs qui ne cessaient de lui donner ordres et contre-ordres concernant sa zone de combat, il aurait déclaré : « *Pendriez-vous donc ma division de* Panzer *pour un manège de chevaux de bois ?!* »

Bundersarchiv

PANZER-GRENADIERE

Les *Panzer-Grenadiere* doivent être capables de supporter le feu très intense de l'artillerie ennemie. En conséquence, il est nécessaire pour eux de s'enterrer le plus profondément possible. Comme l'ennemi utilise une fusée très sensible, une protection pour la tête est à prévoir contre les obus qui éclatent en frappant les arbres. Pendant les barrages d'artillerie, les armes doivent également être protégées car, dans le cas contraire, elles seraient

recouvertes de boue et rendues inutilisables. À la pensée de l'énorme supériorité matérielle de l'ennemi, nos soldats entrent dans la bataille avec un moral assez bas. Ils demandent sans cesse : « où est l'aviation allemande ? ». Le sentiment d'impuissance contre l'aviation ennemie, qui opère sans être gênée, a un effet paralysant qui « délabre le coeur » des troupes inexpérimentées ; en outre, il faut avoir présent à l'esprit le fait que les bombardiers quadrimoteurs n'ont pas encore participé aux attaques des objectifs terrestres dans le secteur de la division... En conséquence, il est essentiel de tirer les troupes de cet état de détresse au moment où nos contre-attaques débutent. Les meilleurs résultats ont été obtenus par les chefs de pelotons et de sections bondissant en avant en proférant un bon vieux « hurrah ». Ceci stimule les combattants inexpérimentés et les entraîne. Dans un but similaire, la division a donné ordre de faire sonner le clairon pour l'attaque. De plus, l'utilisation du clairon dans des terrains où la visibilité est restreinte permet aux soldats de savoir quand et où l'attaque prend place. Un assaut lancé de cette manière est une expérience que les jeunes n'oublieront jamais et qui les encouragera de nouveau à l'action.

Les *Panzer-Grenadiere* combattent dans le cadre de petits « détachements d'assaut ». Les sous-officiers ont donc une responsabilité plus grande qu'ils n'en ont jamais eue. Seul un chef énergique obtiendra de ses hommes qu'ils aillent de l'avant. Pour les faibles, il y a toujours une bonne occasion ou un prétexte valable pour se cacher dans les haies. Les armes de combat rapproché (lance-flammes, armes antichars de combat rapproché (Panzerfauste, etc.), mines et charges explosives), sont particulièrement efficaces dans un terrain encagé comme celui de Normandie. Dans la défensive, il peut être avantageux de dégarnir en partie la ligne de front dans le but de maintenir des réserves suffisantes pour une contre-attaque. Des sous-officiers particulièrement qualifiés devront être choisis avec soin pour cette mission.

Les avant-postes au combat et les postes avancés de toute sorte doivent changer leurs positions fréquemment et à intervalles irréguliers. Nos ennemis, et spécialement les Américains, très habiles pour ramper sous le couvert des haies, font de fréquentes tentatives pour déloger les avant-postes. Ils protègent ensuite leur retraite à l'aide de leurs mortiers et de l'artillerie. En raison du feu intense appliqué par nos adversaires sur nos armes lourdes, celles-ci sont obligées de changer fréquemment de positions. L'ennemi connaît leur localisation très rapidement. Il n'est pas rare de changer de position dix fois dans une même journée. Par suite, les canons lourds et les canons légers de l'infanterie utilisent uniquement leurs pièces nomades (voir paragraphe 4). L'étude et l'emploi de la tactique ennemie se sont avérés très utiles. C'est ainsi qu'une compagnie de *Panzer-Grenadiere* qui contre-attaquait réussit à retourner ses propres mortiers sur l'ennemi en ouvrant le feu à obus fumigènes. Ceci eût pour résultat de faire croire à l'adversaire que le front avait été percé sur l'étendue couverte par la fumée ; l'ennemi concentra alors le tir de son artillerie sur ses propres troupes.

PANZER

Il n'est pas question d'employer les chars au sens propre du terme d'une manière classique, comme c'est par exemple le cas en Russie. En Normandie, ils ne peuvent être utilisés qu'en appui des troupes d'infanterie. Leur mobilité est très restreinte du fait des chemins encaissés ainsi que des haies qui cloisonnent le champ de bataille. La taille des compartiments de terrain est réduite. Les blindés ne peuvent franchir les champs entourés de haies qu'en un certain nombre de points. Or, ces points de passage sont systématiquement repérés par l'ennemi et couverts par des canons antichars plus ou moins bien embossés. En conséquence, les antichars adverses doivent impérativement être neutralisés avant que les *Panzer* n'entament leur progression. Comme le pays favorise grandement le combat antichar rapproché, chacune des machines engagées au feu doit jouir d'une forte protection de fantassins afin de la couvrir. Il est

En face et ci-contre :

La forêt en marche... En 1944, en Normandie comme d'ailleurs en Italie ou encore sur le front de l'Est, que ce soient les véhicules, comme ici ce convoi d'une division de *Panzer* non identifiée abrité sous le couvert d'un bosquet normand, ou bien les combattants, à l'image de ces deux *Grenadiere*, les Allemands devront systématiquement se camoufler en utilisant au mieux le terrain et la végétation afin de se préserver des attaques aériennes ennemies ; un point que ne manque bien sûr pas d'évoquer le *General* von Lüttwitz dans son rapport.

ECPA-D
Coll. Y. Kadari

Au moment du débarquement allié en Normandie, la *2. Panzer-Division* est stationnée dans le secteur d'Amiens, dans le nord de la France (pour avoir une idée précise du dispositif de la *Wehrmacht* à la veille du Jour-J, se reporter à la carte publiée en face). Nous voyons ici l'un des chars du *Panzer-Regiment 3*. Il s'agit d'un *Panzerkampfwagen IV Ausf. H* de la *8. Kompanie*. La photo a été prise au début du printemps 1944. L'insigne de la division du General von Lüttwitz, un trident blanc, apparaît près du poste du pilote. On remarquera aussi le numéro de châssis indiqué à la droite de la MG de caisse ainsi que l'identification des différents éléments des *Schürzen*. Comme l'indique le rapport 675/44-2044/44, les *Panzer* joueront un rôle secondaire dans le bocage normand. Évoluant le plus souvent aux ordres de l'infanterie, ils agiront en guise de canons mobiles.

Bundersarchiv

inutile d'employer plus d'une section de chars à la fois. La raison en est que, sur les chemins encaissés qui sont souvent les seuls sur lesquels les blindés peuvent avancer, si le premier et le dernier des chars de la colonne sont mis hors de combat, ceux qui se trouvent dans l'intervalle sont immobilisés et risquent par là même d'être détruits. En conséquence, les chars doivent opérer en étroite coopération avec l'infanterie, en réalisant un tir de protection à obus explosifs et de mitrailleuses le long de la ligne des haies. Ainsi appuyée, l'infanterie s'empare des objectifs lui ayant été dévolus et en opère le nettoyage. Les chars font ensuite un bond en avant jusqu'à la haie suivante où la même opération se répète. Dans ce cas, l'assaut est lancé par l'infanterie et la protection par le feu est assurée par les chars. Le contrôle de l'opération appartient donc à l'infanterie.

PAK

L'emploi des canons antichars autotractés est extrêmement limité dans un terrain de cette nature. Leur châssis bas est un inconvénient et, dans de nombreux cas, ils sont incapables de tirer par-dessus les haies et les murs. Comme leur casemate n'est pas mobile, les canons autotractés sont complètement impuis-

« Pièces antichars tractées : Il n'y en a pas assez de disponibles. S'il était possible d'en faire usage sans tenir compte des pertes, elles seraient la meilleure arme dans l'action défensive car, bien camouflées et enterrées, elles peuvent détruire les chars ennemis à une portée plus courte et infliger des pertes sévères à l'infanterie ennemie. »
Pour illustrer le point de vue du *General der Panzertruppen* von Lüttwitz, nous avons choisi de publier la photo d'un *7,5cm Pak 40* tracté par un *Sd.Kfz 251* d'une unité de la *Waffen-SS* évoluant quelque part en Normandie. Comme toujours, branchages et guetteurs sont là pour se protéger du mieux possible des ardeurs des *Jabos* ennemis. Les hommes installés sur le canon en sont les servants. En cas d'alerte aérienne, ils pourront dételer leur pièce en laps de temps très court afin de la mettre à l'abri dans un sous-bois.

Bundersarchiv

LA BATAILLE VUE PAR LE "PATRON" DE LA 2. PANZER-DIVISION

Infographie © Alexis Gola / Batailles & Blindés, 2006

Ce *2cm Flak 38* ayant appartenu à une unité de la *Heer* a été capturé en Normandie par les Alliés. Capable de tiré des obus explosifs (*Sprenggranate*, vitesse initiale : 900 m/s) comme des projectiles perforants (*Panzergranate*, vitesse initiale : 830 m/s) à une cadence de 220 coups/minute (maximum de 480 coups/minute), ce à une portée maximum de 4 800 mètres, ce canon fut particulièrement apprécié par les *Landser* qui, bien qu'à l'origine ce fut une arme antiaérienne, n'hésitaient pas à l'exploiter en tir tendu sur des cibles terrestres. Cet usage fut notamment très répandu en Normandie, où la plupart des engins alliés, y compris les chars légers ou moyens, étaient justiciables des obus de 2cm du *Flak 38* !

Coll. Y Kadari

sants sur les chemins encaissés. La meilleure façon de les employer est de les dissimuler sur les bas-côtés des routes. Les antichars autotractés devront donc être gardés en réserve afin d'arrêter la poussée des blindés ennemis le long des routes.

Armes tractées : Il n'y en a pas assez de disponibles. S'il était possible d'en faire usage sans tenir compte des pertes, elles seraient la meilleure arme dans l'action défensive car, bien camouflées et enterrées, elles peuvent détruire les chars ennemis à une portée plus courte et, en tirant à obus explosifs, infliger des pertes sévères à l'infanterie ennemie. Mais dans de telles circonstances, elles ne peuvent être retirées facilement de leur position et leur perte doit être tenue pour certaine. Les pertes et les destructions du fait de l'artillerie ennemie doivent également être prises en considération. L'adversaire utilise ses canons antichars de cette manière mais, en raison des pénuries de matériels, les Allemands ne peuvent pas se le permettre. En conséquence, les canons antichars tractés ont été retirés et placés à l'intérieur de la zone principale de combat où ils constituent l'ossature du secteur principal de défense. Les seules armes antichars disponibles sur la ligne de front proprement dite sont les armes de combat rapproché.

ARTILLERIE

On attend beaucoup de l'emploi « élastique » de l'artillerie. Comme notre propre artillerie ne peut tirer qu'un dixième de ce que tire l'ennemi, le succès ne pourra être obtenu que par une plus grande concentration des feux et par la meilleure observation du terrain. En conséquence, les observateurs avancés devront non seulement être disposés très à l'avant mais en plus être dotés de nombreux moyens de transmissions. Même dans la contre-attaque, les observateurs avancés devront être positionnés très en avant. La répartition des tirs d'arrêt prévus, susceptibles d'être déclenchés automatiquement au cours d'une attaque ennemie, s'est avérée très utile. L'artillerie doit fréquemment changer de positions étant donné qu'elle est rapidement et aisément repérée grâce à l'observation aérienne menée par nos ennemis. De bons résultats ont été obtenus par les batteries nomades qui trompent l'ennemi sur l'emplacement et l'importance de nos pièces. À toute tentative de harcèlement de la part de notre artillerie, il nous est rapidement et massivement répondu. L'artillerie doit changer ses positions de jour comme de nuit. Ici, en Normandie, le procédé le plus efficace pour défendre la zone de combat est de disposer l'artillerie pour une défense en toutes directions.

FLAK

La *Flak* ne peut guère tout protéger. Aussi, est-il préférable de grouper les batteries et les armes lourdes à l'endroit où nous faisons porter notre effort principal au lieu de les disperser en batteries et sections dans tout le secteur de la division. Dans les périodes de mauvais temps, la *Flak* peut être employée avec succès comme artillerie. Dans ce cas seulement, elle est placée sous le commandement de l'artillerie. On installe des batteries de *Flak* légère dans des positions camouflées immédiatement derrière la ligne principale de résistance avec pour mission de prendre à parti les appareils d'observation adverses. Par ce moyen, la division est parvenue à abattre en peu de jours deux appareils ennemis. Ceci a eu pour effet que désormais les appareils d'observation américains ou britanniques se tiennent à une distance d'environ trois kilomètres de notre ligne de résistance tandis, qu'auparavant, ils la survolaient directement.

GÉNIE

Compte tenu des spécificités du terrain normand, grâce à leur entraînement à l'assaut ainsi qu'à leurs méthodes de combat rapproché, les sapeurs ont particulièrement réussi dans le rôle de fantassins. Leur emploi comme fantassins, puisque leur nombre

n'est pas élevé, doit être limité à des cas exceptionnels. En raison de leur infériorité numérique, leurs travaux techniques devant et dans la zone de défense, ainsi que la consolidation des positions à l'arrière, sont d'une importance primordiale. Le commandant du génie doit exercer un contrôle serré de tous les sapeurs qu'il emploie et des sections autonomes du génie. En raison des faibles moyens disponibles, c'est la seule manière pour le génie, de pouvoir, en un point donné, fournir un effort de quelque importance. Comme dans ce territoire toute opération exige une habileté spéciale, la construction d'obstacles doit être conduite avec intelligence et d'une manière variée. Dans ce terrain « haché », il est impossible de construire une ligne d'obstacles continue qui puisse être battue par le feu de notre artillerie de moyenne et longue portée. La mine antipersonnel S.150 improvisée, livrée au génie, s'est montrée défectueuse, l'allumeur chimique étant peu sûr. Dans le but de ne pas gaspiller l'effort des sapeurs en simples travaux, la division a rassemblé tout le personnel disponible afin de travailler à consolider la zone principale de bataille et les positions de l'arrière. Cette méthode, antérieurement adoptée sur le front de l'Est, a également fait ses preuves ici.

RECONNAISSANCE

Il s'agit uniquement de la reconnaissance de combat. Les meilleurs résultats sont obtenus en ramenant des prisonniers de guerre, même si ceux-ci ne dévoilent que peu de choses avant d'être envoyés vers l'arrière. L'interception d'émissions dans le secteur de la division n'a guère donné de résultats probants, l'ennemi se servant très peu de son réseau. Et, lorsqu'il le fait, il est impossible de déterminer si cela se rapporte au front de notre secteur ou non. L'écoute n'a jusqu'à ce jour donné que peu de résultats. Nous ne le faisons que pour contrôler notre propre trafic.

TRANSMISSIONS

Le principe reste le même. La division évite, dans la mesure du possible, de se servir de son réseau radio. Rien ne prouve jusqu'à présent que l'ennemi se soit servi de radiogoniométrie, mais cette éventualité n'est pas à écarter. Certaines indications montrent que l'ennemi surveillerait nos émissions avec attention et constance.

APPROVISIONNEMENTS

Du fait de la supériorité aérienne de l'ennemi, tout le système de ravitaillement, y compris la réception, fonctionne de nuit. Le temps étant limité, il arrive que certaines tâches ne soient pas achevées avant l'aube. Il en résulte alors des pertes sans cesse croissantes dues aux déplacements de jour (et également par clair de lune). Le ravitaillement en munitions est très insuffisant. Jusqu'à présent, il n'a pas été question d'attaquer l'artillerie ennemie. Aussi l'ennemi s'en est-il rapidement rendu compte et profite au mieux des avantages qui lui sont offerts pour se rapprocher et interrompre nos communications à l'arrière. Nos lignes d'approvisionnements sont par conséquent sous le feu constant de l'artillerie ennemie, même la nuit. La division ne se déplaçant pas, notre ravitaillement en essence, en huile et en lubrifiants peut être considéré comme satisfaisant. L'utilisation des transports automobiles est réduite au strict minimum. Le ravitaillement en vivres obtenu sur place est très bon mais celui qui nous arrive par les voies normales est médiocre. La question des pièces de rechange et des pneus pose un problème sérieux. La division doit tout se procurer sur des centaines de kilomètres de distance, de sorte que, tout en menant une guerre de position, sa mobilité ne cesse de diminuer. Dans ce contexte, la supériorité aérienne alliée pose un problème à peu près insoluble en ce qui concerne le ravitaillement.

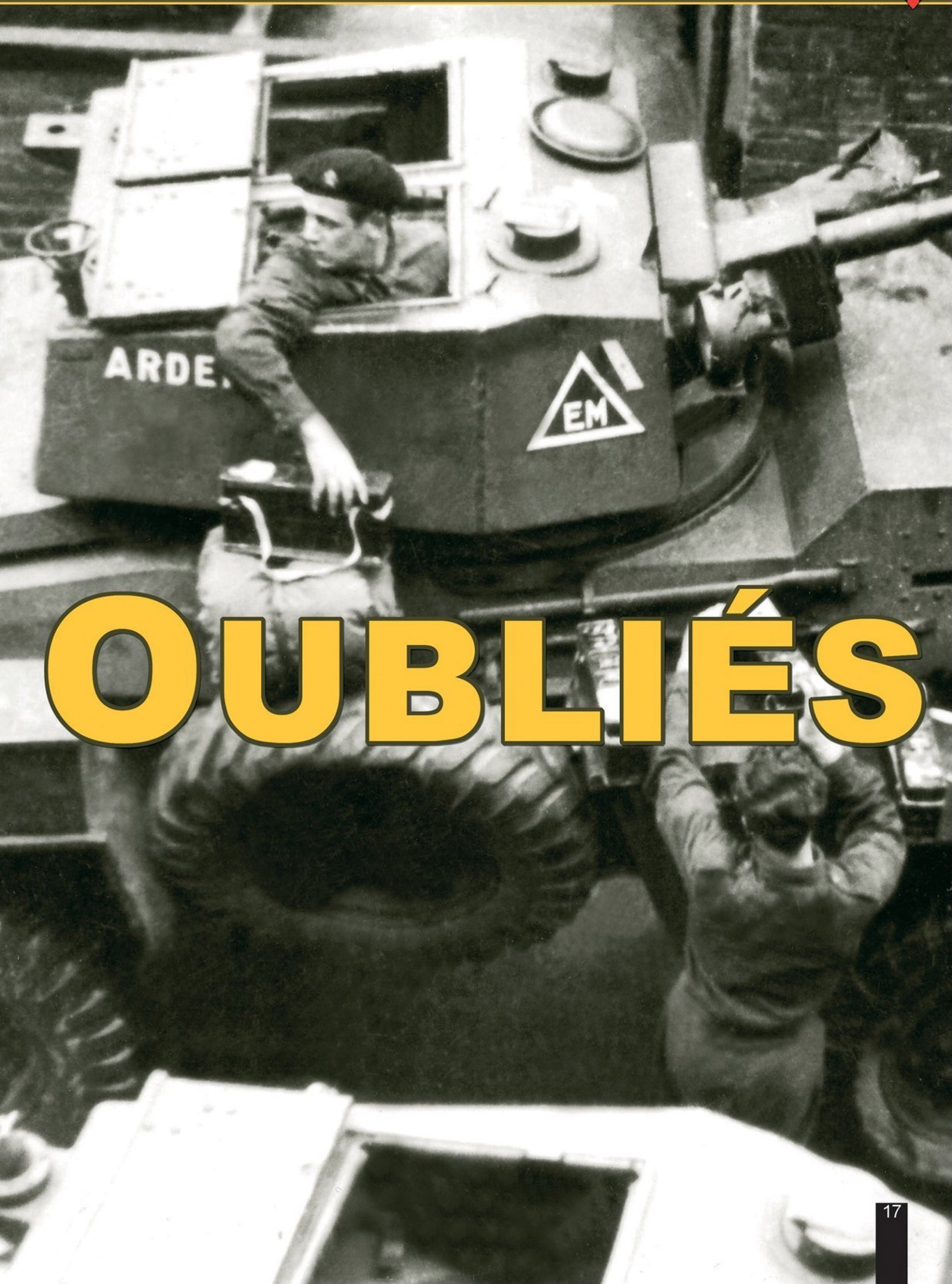
Camion Renault (récemment produit par les usines de la Régie ou bien capturé en 1940 ?) de la *2. Panzer-Division* lancé à pleine vitesse sur une route normande. Le véhicule est chargé de fûts d'essence servant à approvisionner les chars et les engins de la division de von Lüttwitz. Malgré le camouflage élaboré de ce camion et les branchages destinés à le rendre le plus discret possible aux yeux des pilotes des chasseurs-bombardiers alliés, son équipage est aux aguets... Compte tenu de leur cargaison, on les comprendrait à moins !

Bundersarchiv

Au mois d'août 1944, des soldats belges participent aux côtés des unités alliées à la campagne de Normandie avant de libérer leur capitale, Bruxelles, au début du mois de septembre. L'histoire de ces hommes ordinaires devenus de véritables héros commence dès la capitulation de la Belgique, c'est-à-dire le 28 mai 1940.

LES HOMMES

Par Hugues Wenkin



OUBLIÉS

Le 28 mai 1940, l'Armée belge encerclée dans la poche de Dunkerque est contrainte de déposer les armes. Le roi Léopold III prend la décision de capituler pour éviter le massacre inutile et inéluctable de ses soldats. Il adopte aussi la position controversée de se constituer prisonnier pour partager le sort de son armée. À compter de ce moment-là, deux attitudes coexistent au sein des troupes : se rendre, conformément aux ordres, ou bien désobéir et poursuivre la lutte. De très nombreux combattants choisiront la première option, tout en étant persuadés, pour la plupart d'entre-eux, qu'ils seront rapidement libérés et démobilisés. Pour les autres, ceux qui refusent de capituler, une longue aventure débute !

Parmi ceux-ci, certains s'égaient dans la nature au moment du rassemblement des prisonniers de guerre tandis que d'autres partent combattre aux côtés des Français. C'est le cas en particulier du lieutenant Richard Smekens qui commande une compagnie du 25e régiment du génie. Le matin du 28 mai, il rassemble ses hommes au son du clairon pour leur lire l'ordre de capitulation tout en leur faisant part de sa décision de rejoindre Dunkerque et de continuer la lutte aux côtés des Alliés. Lui, le sergent-major Harboort et vingt volontaires rejoignent les restes d'une division d'infanterie nord-africaine de l'Armée française avant d'être finalement évacués de la poche de Dunkerque. Ils ne seront pas les seuls : le commandant Cambier et l'adjudant Monneau entraînent avec eux un groupe équivalent de chasseurs ardennais. À ces contingents s'ajoutent un grand nombre d'autres volontaires qui passent en Angleterre de leur propre initiative, ainsi que les blessés qui avaient été évacués vers les hôpitaux britanniques. Ces hommes seront le noyau dur des forces belges en Grande-Bretagne.

Le 22 juin 1940, le ministre Marcel Henri Jaspar lance un appel aux « *officiers, sous-officiers et soldats belges* », prêchant que « *l'heure n'est pas aux larmes mais aux actes* ». Il sera suivi par l'ambassadeur belge en Grande-Bretagne, le baron Cartier de Marchienne qui, le 21 juillet, donne le premier une position claire : la Belgique reste dans la lutte. Tous les Belges d'Angleterre, réfugiés et militaires, sont rassemblés dans la petite ville de Tenby, au pays de Galles. Au mois de juillet, un officier est désigné pour en être responsable. Il s'agit du général Van Strijdonck de Burkel. L'homme est un ancien cavalier, le dernier à avoir chargé sabre au clair en 1918. Quelques mois plus tôt, il avait été rappelé de sa retraite pour diriger une commission d'achat de chevaux en Angleterre. C'est donc bien malgré lui qu'il se retrouve à la tête des quatre cent soixante-deux hommes réunis à Tenby. Les éléments rassemblés y sont disparates, la cohésion absente, les cadres et les hommes de troupe provenant tous d'unités différentes. Le premier événement qui les rassemblera sera le défilé de la fête nationale du 21 juillet.

LES « FARCES » ARMÉES BELGES

En août 1940, une unité combattante belge composée de trois pelotons est constituée. Les débuts sont modestes. Cependant, dès le 4 septembre, les effectifs autorisent la formation de trois compagnies. Trois jours plus tard, les premiers véhicules arrivent. En octobre, quatre compagnies sont ventilées au sein d'unités anglaises engagées dans des missions de défense côtière. Elles sont rassemblées en un bataillon d'infanterie organisé à l'anglaise dont le commandement est assuré par le major Cumont, ex-attaché militaire de l'ambassade de Belgique en Grande-Bretagne jusqu'en mai 1940. Doté d'un certain sens de l'organisation, c'est sous l'égide de celui-ci qu'en 1941 une batterie d'artillerie et un escadron d'autos blindées voient le jour. Pourtant, au sein des « *Free Belgians* », comme les baptisent bientôt les Britanniques, le moral est loin d'être au beau fixe, d'autant que le recrutement s'avère difficile. Les évadés d'Europe occupée, parvenus jusqu'au Portugal via l'Espagne de Franco et ses geôles, sont dissuadés de se rendre en Grande-Bretagne ;

Ci-contre et en face :

Les « grands débuts » des Belges en Grande-Bretagne... Automitrailleuses déclassées (ci-contre une Rolls-Royce remontant à Mathusalem et portant encore les marques des armées de Sa Majesté), camionnettes brinquebalantes, motos de liaison inadaptées à la circulation en tout-terrain (sur notre photo, il s'agit d'une Ariel anglaise), etc., constituent le gros de l'équipement de la future « brigade Piron » lors de sa constitution. Quant à l'artillerie, à la formation de l'unité, elle n'existe tout bonnement pas, les servants devant s'entraîner avec des leurres en bois disposés sur des emplacements tracés sur le sol à l'aide d'une craie !

ASBL Tank Museum
Coll. Jean-Louis Marichal
DR

certains sont même poussés à rejoindre les colonies. Arrivés à Londres, les trop rares volontaires sont aiguillés vers l'aviation et la marine.

De fait, les troupes terrestres belges sont constituées d'hommes provenant de divers horizons. Tout d'abord, il y les évadés. Arrivant en un flot continu qui ne cesse de grossir jusqu'en 1944, ils ont un idéal chevillé au corps, celui de se battre aux côtés des Alliés pour délivrer leur pays du joug nazi. Le passage par les prisons espagnoles et les privations en ont fait de fortes têtes, des hommes prêts à se battre mais qui ne s'en laissent pas compter facilement. Les Belges d'Angleterre et du bout du Monde constituent une autre partie des recrues. Ils viennent d'Argentine, du Canada, des États-Unis, des quatre coins de la planète. Ayant entre dix-neuf et trente-cinq ans, ils ont été mobilisés par leur gouvernement en exil et ont répondu présents à l'appel. Certains n'ont jamais vu la Belgique. D'aucuns ne parlent même pas l'une des trois langues nationales. Ils sont toutefois animés par un fort esprit patriotique. Enfin, il y a les ex-Légionnaires. Certains ont quitté les Forces Françaises Libres pour rejoindre les leurs. D'autres arriveront plus tard ; le débarquement anglo-américain en Afrique du Nord de novembre 1942 ayant provoqué le ralliement de l'Armée d'armistice à la cause alliée, dont des unités de la Légion étrangère, le gouvernement belge a obtenu du général de Gaulle et des autorités de la France combattante la permission de recruter les « nationaux » qui s'y trouvent. Les uns et les autres arrivent en Angleterre avec la promesse écrite de garder leur grade et leur ancienneté de la Légion. Ils déchanteront rapidement, ce qui génèrera des tensions supplémentaires... Ils apportent cependant leurs compétences militaires, leur savoir-faire de vétérans ainsi que leur mentalité de légionnaires. L'ambiance dans les troupes belges est donc pour le moins cosmopolite. D'ailleurs, au vu des différences linguistiques, Wallons, Flamands, Belges germanophones, anglophones et hispanophones adoptent l'anglais comme langue véhiculaire pour les transmissions radio jusqu'à l'échelon de la section.

On le comprend aisément, ces hommes qui ont tout quitté pour se battre rongent leur frein dans l'inaction. Dès leur arrivée, certains sont déçus, notamment lorsqu'ils constatent le contraste existant entre la troupe et le gouvernement belge installé à Eaton Square, au cœur de Londres. Tandis que la « piétaille » manque de tout, d'autres, dont d'obscurs fonctionnaires, semblent baigner dans l'opulence. L'année 1941 glisse au rythme des missions de défense côtière et des entraînements éprouvants. Dès le début 1942, les volontaires réclament un champ de bataille pour apporter leur pierre à l'édifice de la victoire alliée. Au sein de la troupe, les coups de gueule se multiplient. Le gouvernement belge réagit alors en se perdant en de vagues promesses. Le but politique qu'il s'est fixé est inavouable à ces têtes brûlées : ils sont gardés en réserve pour participer à la libération de la Belgique. Or, la faiblesse des effectifs est telle qu'elle ne permet pas de les envoyer au combat car ils risqueraient d'être décimés ; dans un tel cas, la Belgique ne serait plus en mesure de participer, même symboliquement, à sa propre libération. Par dépit, la déception aidant, les forces belges sont rebaptisées les « farces » belges par les troupiers. Un détail certes anecdotique mais qui en dit long sur l'état d'esprit de ces hommes impatients d'en découdre avec les « Boches ». Ce n'est que le 30 avril 1942 qu'un accord est signé entre le gouvernement belge et le *War Office* afin de donner naissance aux unités combattantes belges.

Les deux autos blindées Lanchester de la brigade. Reçues avec la Rolls-Royce pour entraîner les équipage. Leur mauvais état mécanique, sera le cauchemar des mécanos.

ASBL Tank Museum

La tension diminue quelque peu quand deux unités spéciales sont créées. Il y a tout d'abord la constitution, le 3 juin 1942, de l'unité parachutiste *SAS* (*Belgian Squadron*) qui participera sous les ordres du capitaine Édouard « Eddy » Blondeel aux combats de Bretagne, de Normandie puis dans les Ardennes. Ensuite, le 7 juillet, un commando belge de quatre-vingt-neuf hommes est confié au capitaine George « Chesty » Danloy. Ils seront engagés à Anzio puis dans les îles Dalmates avant de participer à l'opération contre l'île de Walcheren. Si la création de ses unités aggrave encore un peu plus la crise des effectifs, en contrepartie, elle permet aux plus « turbulents » de se battre. Pourtant, le 17 novembre 1942, des officiers de la batterie d'artillerie déclenchent une mutinerie, mettant le gouvernement belge en demeure de leur donner l'occasion de se battre. Même si, dès le lendemain, l'événement trouve un écho auprès des propagandistes allemands, les choses rentrent rapidement dans l'ordre. Le gouvernement belge n'a d'autre choix que de remplacer le major Cumont par un autre homme, un personnage ayant un charisme certain. Cet officier providentiel est arrivé de Belgique le 9 janvier 1942. Il se nomme Jean-Baptiste Piron. Bien vite, ses soldats le surnommeront « le Lion ».

LE *FIRST BELGIAN INDEPENDANT GROUP*

L'arrivée du major Piron, le 12 décembre 1942, change beaucoup de choses. C'est un homme de terrain qui a combattu dans les tranchées lors de la Grande Guerre, un « dur » à l'image des volontaires qui s'entraînent en Grande-Bretagne. Ceux-ci trouvent en lui l'interlocuteur qui leur manquait. Guy Weber, officier dans le groupement belge, décrit sa prise de fonctions : « […] *Il envoya les gens en congé. Chacun selon ses goûts, à la demande, en dehors des normes prévues. Puis, il emmena ses hommes « dans la campagne », en manoeuvre. Le soir, il partageait leur repas, sous la tente, « à la gamelle ». Les « légionnaires » avaient trouvé un interlocuteur. Il fut plébiscité dans l'opinion de tous.* » – [*in* « Des hommes oubliés », Guy Wéber, Éditions Louis Musin].

Avec Jean-Baptiste Piron, c'est aussi une nouvelle organisation des forces terrestres belges qui se met en place. Le bataillon devient le premier groupement belge. L'unité est conçue pour opérer indépendamment, avec ses propres unités de service, du génie, d'artillerie et de reconnaissance. L'année 1943 et le premier semestre 1944 sont mis à profit pour en faire une unité de combat cohérente et souple, dont l'ossature est composée de trois compagnies d'infanterie mécanisée. Piron se dépense sans

Piron en Angleterre en discussion avec le général Van Strijdonck. Celui-ci se trouvait en Angleterre en 1940 pour acheter des chevaux. Et, c'est bien malgré lui qu'il se retrouvait à la tête des forces belges en Grande-Bretagne. Le break de chasse sur la droite du cliché est typique des véhicules d'état-major de l'Armée britannique. Il n'est d'ailleurs pas sans rappeler ceux qui équipaient les officiers supérieurs des Français libres dans le désert.

Coll. Jean-Louis Marichal DR

UN LION NOMMÉ PIRON

Jean-Baptiste Piron est né à Couvin, le 10 avril 1896. Il passe une enfance heureuse dans cette petite ville frontalière belge, au nord-ouest de Charleville-Mézières. Il a dix-sept ans quand il entre à l'école royale militaire au sein de la 64e promotion infanterie et cavalerie. Un an plus tard, la Première Guerre mondiale éclate. La pénurie d'officiers consécutive à la saignée des premiers mois du conflit le catapulte à la tête d'un peloton de soixante hommes tous plus âgés que lui. Il participe à la bataille d'Anvers en tant que sous-lieutenant au 2e régiment de ligne. Il est blessé à la main, en 1916, par un éclat de shrapnell. En octobre 1917, il doit être évacué sur l'hôpital de Cabourg à cause d'une appendicite purulente. La convalescence le rendant inapte au service dans l'infanterie, il se porte volontaire pour être observateur dans l'aviation. C'est là qu'il est blessé une seconde fois, le 11 août 1918, après que son pilote et lui aient été contraints à un atterrissage forcé à cause d'une balle allemande ayant touché le réservoir de leur appareil.

Cité six fois à l'ordre du jour, Piron termine la Grande Guerre avec le grade de capitaine. Il n'a alors que vingt-deux ans. Lui souhaiterait retourner à l'université afin de devenir avocat, mais son père s'y oppose fermement. Le jeune officier termine donc ses études à l'école de guerre avant d'être désigné pour rejoindre l'état-major du IIe Corps d'armée basé à Anvers. Il passe par le régiment des Grenadiers de Bruxelles. Dans une armée d'après-guerre où les promotions sont rares, ce n'est qu'en 1933 qu'il est nommé capitaine-commandant. En 1934, il est affecté aux cyclistes frontière, à Henri-Chapelle, près de la frontière allemande. Il est nommé major BEM (breveté d'état-major) en mars 1936 et est affecté au 1er régiment de Grenadiers.

À la veille de la Seconde Guerre mondiale, il entre au quartier général du Ve Corps d'armée. C'est là qu'il fait la campagne de mai 1940. Au moment de la capitulation, le 28 mai, il estime que l'honneur ne passe pas par la captivité. Aussi décide-t-il de s'évader et de rentrer à Bruxelles. C'est en avril 1941 qu'il entreprend de passer en Angleterre après avoir traversé la France et rejoint Marseille puis Montpellier pour se rapprocher de l'Espagne. Après de multiples tentatives avortées, il parvient enfin à franchir les Pyrénées. Piron a la chance d'être pris en charge par une filière extrêmement bien organisée qui lui évite les affres du camp de Miranda. Après un bref séjour à Barcelone, il embarque à Lisbonne sur le navire belge « René-Paul » à destination de Gibraltar. Le 6 janvier 1942, il débarque à Greenock, en Écosse. Après l'inévitable passage à la « *Patriotic School* », où les volontaires nouvellement arrivés sont triés afin d'éviter l'infiltration d'espions de l'Axe, il est enrôlé dans l'état-major des forces belges au Royaume-Uni. Fin 1942, il est l'homme de la situation pour calmer le jeu auprès des soldats ébranlés par un début de mutinerie au sein de la batterie d'artillerie. Le 12 décembre, le ministre Pierlot lui annonce la réorganisation des forces belges et lui confie le *First Belgian Group*.

Pour dresser le profil de Jean-Baptiste Piron, nous avons choisi deux témoignages, celui de Guy Weber et celui de Jacques Wanty. L'un comme l'autre étaient officiers à la brigade lors de la prise de commandement de Piron. « *Il avait un caractère entier. Il avait même un « fichu caractère », mais un cœur sensible… Il avait incontestablement le don du commandement* », dira de lui le premier[1]. Quant au second, voici ce qu'il écrivait au sujet de Piron : « *Parmi tous les officiers supérieurs belges se trouvant en Grande-Bretagne, Jean-Baptiste Piron était sans doute le plus qualifié pour prendre le commandement de la brigade qui porta plus tard son nom. Il poussait parfois le goût de la parade jusqu'à l'ostentation. Plus vaniteux qu'orgueilleux, il étalait un snobisme que rien ne justifiait. Démagogue à ses heures, peu nuancé dans ses jugements, sujet à des sautes d'humeur, il pouvait être arbitraire, capricieux, voire injuste…* »[2]. On le comprend en lisant ces lignes, même si l'homme ne fait pas l'unanimité, il n'en laisse pas moins un souvenir marquant – bon ou mauvais – à ses subordonnés ! La marque d'un « vrai » chef, diraient certains !

Toujours est il que, fort de sa longue expérience, il redresse rapidement le moral de la troupe. Les mémoires des anciens de la brigade sont formelles à ce sujet. Dès son arrivée, ils sentent que les choses changent. Il est très rapidement adopté. Ses soldats le surnomment « le Lion », un sobriquet en rapport avec son comportement courageux mais aussi sa chevelure très abondante. Sous son impulsion, le *First Belgian Group* devient une unité de grande valeur avec une forte cohésion. Lieutenant-colonel en 1943, il peaufine la formation de la brigade. Le 4 août 1944, à la veille de son embarquement pour la Normandie, il est promu colonel BEM. Son unité se montre combative et efficace. Il entre dans la légende le 4 septembre quand sa brigade participe à la libération de Bruxelles devant des Belges subjugués.

Achille Van Acker, premier ministre belge de mars à juillet 1946, lui propose la fonction de ministre de la défense. Il refuse. Piron place cet événement en janvier 1945 ; au vu de la fragilité de ce gouvernement, on ne peut lui donner tord ! Il gardera une amertume profonde de la dissolution de « sa » brigade, le 15 décembre 1945.

En septembre 1945, il devient l'aide de camp du Prince Charles qui assure la régence sur le trône de Belgique suite aux remous causés par la question royale. S'ensuit une carrière où les promotions se succèdent. Général-major en décembre 1945, il commande les troupes d'occupation belges en Allemagne. En 1947, il est nommé Lieutenant Général. Il devient le chef d'état-major de l'armée de la force terrestre en 1951 avant de terminer sa carrière comme aide de camp de Sa Majesté le Roi Beaudouin. Il part à la retraite le premier juillet 1957. Tout au long de la période d'après-guerre, il reste profondément solidaire de ses compagnons d'Angleterre. Il décède le 4 septembre 1974. Il est titulaire de dix-sept décorations, dont la Croix de Guerre avec Palmes et la Légion d'Honneur.

Jean-Baptiste Piron était l'officier à poigne qu'il fallait aux volontaires belges pour devenir l'unité cohérente et combative qu'elle a été. Il a su par son charisme et son énergie leur redonner confiance en eux et en la pertinence de leur choix. Sa carrière a été exemplaire et l'a mené aux plus hautes responsabilités.

Il semble que son franc-parler et son attitude vis-à-vis de ses condisciples ayant choisi la passivité pendant l'occupation soient à l'origine d'un ostracisme à son égard. Bien que le milieu militaire belge en Grande-Bretagne ait été royaliste, en n'ayant pas choisi le chemin de la captivité en 1940 comme la plupart de ses paires, Piron fut considéré par certains d'entre eux comme un mercenaire à la solde des Anglais, un officier ayant désobéi aux ordres de Sa Majesté Léopold III ; une situation qui par quelques aspects rappelle aussi l'histoire des Français libres. Aux yeux de ses détracteurs, Piron eut le tort d'appartenir à cette catégorie de visionnaires qui avaient eu foi en la victoire sur le nazisme dès 1940. Ces visionnaires, avec le retour des camps de prisonniers, étaient devenus minoritaires dans l'armée belge de l'immédiate après-guerre. Une minorité d'autant plus gênante qu'elle était auréolée d'une gloire bien légitime.

Cependant, il ne nous appartient pas de juger des choix des uns et des autres. L'Histoire, quant à elle, aura donné raison à Jean-Baptiste Piron dont on parle toujours quand les noms de ses antagonistes ont été oubliés !

[1] *in*, Guy Wéber, « Des hommes oubliés », éditions Louis Musin.
[2] *in*, Jacques Wanty, « Combattre avec la brigade Piron», éditions Collet.

Jean-Baptiste Piron en grande tenue, en 1957. Il est un des officiers belges parmi les plus décorés. Il porte ici des décorations belges ainsi que de nombreuses médailles étrangères.

Coll Jean-Louis Marichal DR

Bren carrier « Zoro » (il manque d'ailleurs un « r » à ce nom de baptême) de la deuxième compagnie indépendante. Les Loyd *carriers* à l'arrière plan sont probablement ceux de la section antichar. Nous sommes encore à l'entrainement, et le fantassin au premier plan ne fait que simuler un combat. Bientôt, les choses changeront...

Coll. Jean-Louis Marichal DR

compter, améliorant l'ordinaire de la troupe, obtenant de nouveaux véhicules, etc. L'officier belge a un caractère trempé mais aussi le soutien d'Hubert Pierlot qui occupe alors les fonctions de premier ministre en exil.

L'organigramme du groupement démontre la volonté d'autonomie que Piron et ses paires ont voulu lui donner. Autour des trois compagnies indépendantes, disposant de leur propre appui-feu, gravitent différentes unités dont une batterie d'artillerie, un escadron d'autos blindées et une compagnie du génie. L'ensemble est coiffé par un état-major disposant d'une unité du train de brigade, d'une prévôté militaire, d'une unité de renforcement et d'une unité médicale. Chaque compagnie est composée de trois pelotons à trois sections d'une dizaine d'hommes qui forment l'ossature combattante. Au total une compagnie compte 120 fantassins sans oublier l'encadrement et les fonctions de support. Chaque section comprend une équipe de fusiliers armés de fusils Lee Enfield et une équipe Bren. Ces deux équipes font « feu et mouvement » dans l'assaut ou « hérisson » dans la défensive. Elles sont renforcées par un mortier léger de 2 *inches* (50mm). En plus de ses trois pelotons, la compagnie comporte :

- Un groupe de quatre mitrailleuses lourdes de type Vickers 303. Ces armes collectives sont affectées en renfort aux pelotons d'assaut en fonction du terrain. Les mitrailleurs ne participent pas à l'assaut mais restent en « base de feu ». Dans la défensive, ils forment la « croûte » et, si le peloton décroche, ils sont les derniers à rester sur place.
- Une section anti-aérienne montée sur deux Bedford 15 cwt (3/4 de tonne) armés de deux mitrailleuses.
- Un groupe de mortiers lourds composé de deux tubes de 3 pouces (76,2mm) capables d'envoyer des projectiles incendiaires ou explosifs jusqu'à 2 500 mètres.
- Une section antichar composée de deux pièces de 6 *pounders*. Ces canons ont une portée utile (en tirs tendus) de 750 mètres. Ils sont également utilisés pour déloger les snipers, comme « on tue une mouche avec un marteau »…
- Une unité radio.
- Une unité médicale.

L'escadron d'autos blindées est quant à lui porté sur les fonds baptismaux en février 1941 lorsqu'un petit détachement de volontaires est envoyé suivre une période d'instruction de trois mois au sein du *1st Derbyshire Yeomanry*, un régiment d'autos blindée de la *6th Armoured Brigade*. À leur retour, il se voit confier un groupe d'une quinzaine d'hommes, un camion et trois motocyclettes. C'est le noyau du *Belgian Armoured Car Squadron* ! Le 3 juin 1941, le commandement passe au capitaine vicomte de Walckiers. L'acte de naissance officiel de l'unité est daté du 12 juin, jour où elle quitte Tenby pour Great Malvern avec une trentaine d'hommes. Au mois de septembre, les Britanniques, alors dépourvus de tout ou presque, lui cèdent trois antiques autos blindées : une Rolls-Royce de 1920 et deux malheureuses Lanchester (une *Mk. Ia* et une *Mk. IIa*) datant de 1930... Vétustes, ces machines tombent très souvent en panne, mais pour les Belges, c'est mieux que rien ! L'escadron débute

Une des quatorze autos blindées Guy *Mk. I* de l'escadron de reconnaissance en Angleterre. Les noms commençant pas C indiquent qu'il s'agit de la deuxième *Troop*. Le A étant dévolu à l'état-major et le B à la première *Troop*.

Coll. Jean-Louis Marichal DR

Ci-contre et ci-dessous :

Auto blindée Guy *Mk. IB*. Au nombre de quatorze, elles sont les premières automitrailleuses modernes de l'escadron de reconnaissance. Leur camouflage est en deux tons de vert.

ASBL Tank Museum

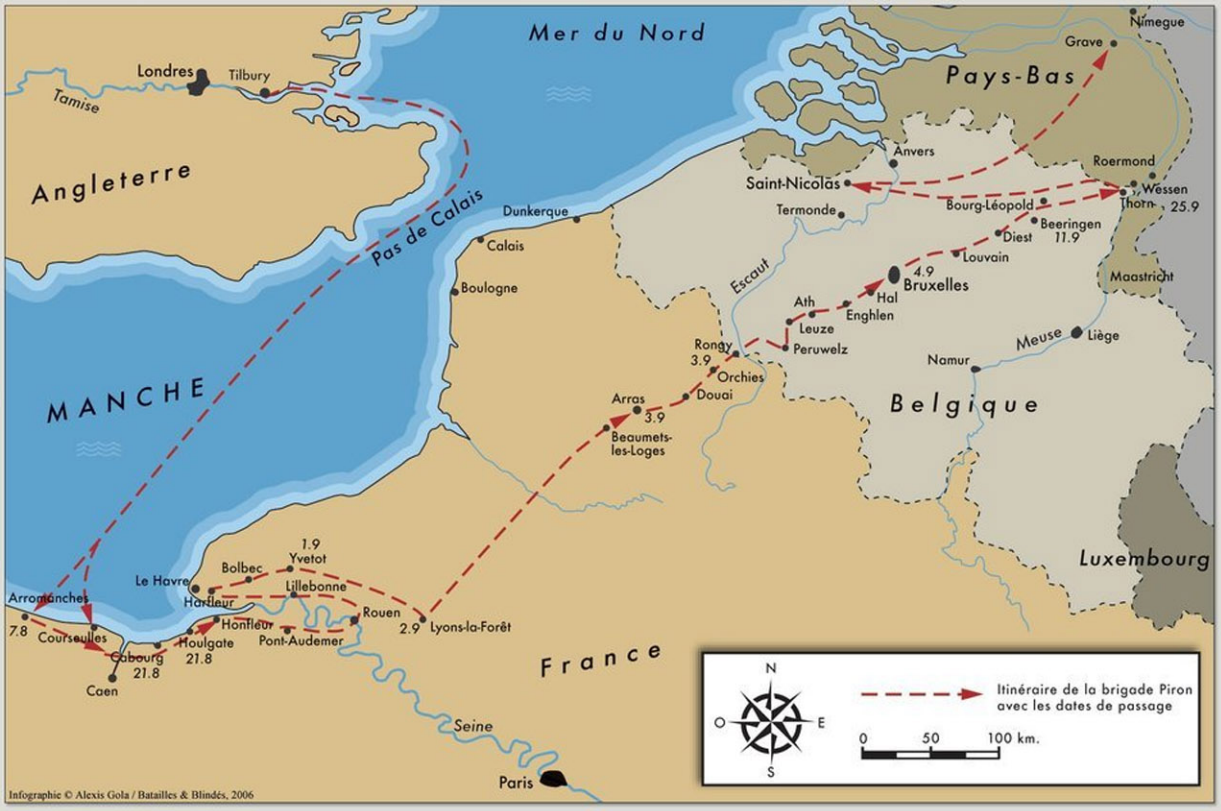
son instruction. Au mois d'octobre, les engins définitivement à bout de souffle sont remplacés par quatorze autos blindées Guy *Mk. Ia* armées de deux mitrailleuses Besa de 15mm et 7,62mm. Bien qu'étant plus modernes, ces véhicules sont tout aussi « fatigués » que leurs prédécesseurs mais leur nombre permet de créer trois pelotons. Ils passeront bientôt au nombre de cinq avec un peloton état-major pour coller au schéma organisationnel de l'armée britannique. L'escadron se comporte bien lors des diverses manœuvres auxquelles il participe. Le lieutenant-général Dewandre, à l'époque sous-lieutenant au 2e peloton, raconte une anecdote à ce sujet : « […] *Dès la fin novembre, changement de décor : l'escadron doit fournir un détachement à pied (supposé avoir été parachuté). Il est chargé d'une diversion dans une manœuvre du bataillon d'infanterie qui doit tester les défenses de l'aérodrome de Pershore. Par une nuit noire, on nous débarque en plein champ. Notre mission consiste à repérer l'aérodrome et à attirer l'attention des défenseurs pour faciliter l'attaque principale qui doit se déclencher de l'autre côté de la base. À notre étonnement, nous découvrons que celle-ci n'est défendue de notre côté que par une petite rivière sans aucune*

troupe. Bien qu'un certain nombre d'entre nous ne sache pas nager, nous traversons l'obstacle et aboutissons dans le quartier des logements de la base. C'est le moment où le bataillon d'infanterie déclenche son attaque. Nous ne trouvons aucun ennemi et errons un bon moment, lorsque quelqu'un découvre une pancarte « OPS ROOM ». *Cela nous paraît être un objectif intéressant et nous fonçons ! À quelques centaines de mètres, nous découvrons le bâtiment. Nous capturons par surprise les postes de mitrailleuses qui le défendent et qui font face de l'autre côté. Nous occupons le poste de commandement et découvrons qu'il abrite un centre de transmission que nous neutralisons en déconnectant les fiches. Sans radio, nous ne pouvons ni transmettre le renseignement ni suivre le développement de l'attaque principale. Nous nous installons en défensive et attendons la suite des événements. En fin de matinée, le chef d'arbitrage survient et se fait expliquer l'opération. Il la trouve très drôle car, sans le savoir, nous avons neutralisé tout le secteur et les opérations en cours sont arrêtées faute de transmission. Incidemment, nous avons mis en lumière une faille de la défense de la base. Le pauvre commandant du secteur de Pershore paie la facture : il sera limogé le lendemain. Mais cela ne l'empêche pas de nous adresser des félicitations : le* fair-play *britannique n'est pas un vain mot !* » – [*in* « Au galop de nos blindés », Éditiions J-M Collet & Roger Dewandre].

L'entraînement des « cavaliers » de Piron n'est pas encore terminé ; ils roulent à bord d'antiquités, mais ils ont déjà l'esprit d'initiative et l'allant qui caractérisent les troupes de reconnaissance. Au fil du temps, l'escadron d'autos blindées va recevoir des matériels de plus en plus récents. En février 1942, ils perçoivent des *Armoured Cars* Humber *Mk. I* et des *Scout Cars* Daimler *Mk. I* qui permettent d'organiser réellement l'escadron à « la sauce anglaise ». Les cinq *Troops* (pelotons) du *Squadron* (escadron) sont équipés de trois *Armoured Cars* et de deux *Scouts Cars*, les premiers étant plus lourdement armés que les seconds. A cela, il convient d'ajouter un peloton de *Winklers* (voltigeurs) qui sert d'infanterie d'accompagnement. En avril 1943, les Belges passent sur Humber *Mk. IV* avant de toucher, en mai 1944, des *Armoured Cars* Daimler *Mk. I*, de véritables petits bijoux mécaniques, mais le débarquement approche et il y a beaucoup de travail pour se familiariser avec ce nouveau matériel. Entre autres raffinements technologiques utiles au combat, surtout dans les coups durs, les Daimler *Mk. I* possèdent un inverseur qui permet d'utiliser les quatre vitesses en marche-arrière. Cependant, le pilote ne peut manœuvrer son engin à cette vitesse en marche-arrière et c'est le chef de voiture qui doit s'en charger. Pour ce faire, il dispose d'un second volant orienté vers l'arrière. En cas de difficulté, il doit conduire à genoux dans la tourelle. Toutefois, pour cela, il ne dispose que d'une petite fente de vision et d'un levier de présélection. Il crie ses ordres au chauffeur : « *freine, accélère, débraye,* etc. » ! Si la tourelle tourne, il doit suivre le mouvement pour rester en vis-à-vis du volant. On imagine sans peine qu'une telle conduite nécessite une coordination parfaite entre les deux hommes ! La Daimler est équipée d'un canon de 2 *pounders* (40mm). C'est insuffisant, d'autant que dans le camp d'en face le Puma ou *Sd.Kfz 234* qui équipe la reconnaissance allemande dispose à la même époque d'un canon de 50mm. Les embouts « *Little John* » destinés à donner au canon britannique une puissance supplémentaire ne seront jamais livrés. Aussi, ce seront les mitrailleuses qui serviront le plus. Le 20 juillet, deux Staghound T17E2 sont livrées pour la défense anti-aérienne. Elles sont armées de deux mitrailleuses américaines de 12,7mm, des armes alors quasiment inconnues des soldats belges habitués aux matériels britanniques. Seuls les cadets qui rentrent de formation y entendent vaguement quelque chose. Cela dit, la suprématie aérienne alliée ne nécessitant pas leur engagement, elles ne tireront pas un seul coup de feu et ne seront utilisées que pour la défense du poste de commandement du lieutenant-colonel Piron. Enfin, une Staghound « *Rear Link* » équipée d'un canon factice et d'un poste 19HP permet de relier l'escadron au quartier général du groupe. C'est donc un escadron motivé, bien formé et bien équipé qui partira en Normandie pour y faire la guerre. Les faibles pertes essuyées pendant la campagne

Les *25 Pounders* en action ! Constituée sans canons, l'unité d'artillerie de la brigade « Piron » recevra des 75mm français avant de toucher ses obusiers britanniques. On compte dans ses rangs de nombreux Luxembourgeois, amalgamés avec l'unité belge faute d'être suffisament nombreux pour former un régiment à part entière.

Coll. Jean-Louis Marichal DR



témoignent de cet excellent état de préparation.

À l'instar de l'escadron d'autos blindées, l'histoire de la batterie d'artillerie du groupement commence en février 1941. Dépourvus de matériels, les artilleurs commencent leur entraînement avec des canons factices – des leurres faits en bois – dont les emplacements ainsi que ceux de leurs servants sont dessinés à la craie sur le sol (*sic*) ! Par la suite, ils recevront des canons de 75mm français avant de percevoir leur dotation de 25 *pounders* en décembre 1941. Groupée aux ordres de son chef, généralement, cette batterie soutient la brigade de ses feux, n'intervenant qu'à la demande du colonel Piron. Il arrive néanmoins qu'elle serve directement l'une des compagnies indépendantes pour une opération ponctuelle. Par ailleurs, l'on ne peut parler de la batterie sans évoquer son contingent de Luxembourgeois. Ces derniers n'étant pas assez nombreux pour composer un groupement indépendant, ils ont été confiés à la brigade Piron suite à un accord entre les gouvernements belge et luxembourgeois réfugiés en Grande-Bretagne. Les lois de la guerre compliquent singulièrement la vie de ces hommes car le Luxembourg ayant été annexé par le *III. Reich*, ils sont considérés par les Allemands comme des traîtres à leur nouvelle patrie germanique ! Anciens Légionnaires ou déserteurs de la *Wehrmacht*, ils portent généralement de faux noms pour éviter que leur famille ne soient inquiétées. Ils savent cependant que, dans le cas où ils seraient faits prisonniers, ils seraient fusillés sans aucune autre forme de procès...

La compagnie du génie, quant à elle, est composée de cinq officiers, vingt-cinq sous-officiers et soixante-quatorze militaires du rang. Elle est commandée par Richard Smekens et l'adjudant Harboort qui, l'un comme l'autre, avaient quitté la Belgique *via* Dunkerque en mai 1940. Ils sont en Angleterre depuis le début de l'aventure. Les missions de l'unité de génie sont multiples : déminage, remblayage de trous d'obus pour faciliter le passage du charroi, pose de ponts et de passerelles, etc.

NORMANDIE ET NORD DE LA FRANCE

Le Jour-J se fait sans le *First Belgian Group*. Les Belges, qui attendent depuis quatre ans, en tirent évidemment une certaine amertume. Le 6 juin 1944 et les jours suivants, certains désertent « vers l'avant » pour partir se battre. Malgré leur ruse – ils s'étaient glissés dans une unité américaine déguisés en *GI's* ! – ils sont bien vite ramenés dans leur cantonnement par la police militaire. Leurs chefs se montrent compréhensifs. Ce n'est que le 29 juillet que l'unité de Piron reçoit un « *Warning Order* ». L'ordre de départ en campagne tant attendu est enfin tombé ! Subitement, le moral grimpe en flèche et, avec lui, l'appréhension légitime du départ au combat. L'officier-opération et l'officier-logistique ainsi que treize militaires partent pour la France en « *Advance Party* » dans le but de préparer l'arrivée de la brigade quelques jours plus tard.

En Angleterre, le 5 août, le chargement des deux mille deux cents hommes et des cinq cents véhicules à bord de quatre *liberty-ships*

Messe solennelle sur le *LST* juste avant le débarquement en août 1944. L'heure est grave, les Belges vont enfin entrer en action. D'aucuns attendent ce moment depuis le mois de juin 1940 et leur arrivée en Angleterre !
Les poutres en acier sortant des bâches des camions indiquent des engins affectés à l'atelier « mécanique » de l'unité.

Coll Jean-Louis Marichal DR

Daimler *Armoured Car Mk. I*, reconnaissable à sa plage arrière en forme de « V », en action en Normandie.

ASBL Tank Museum

de dix mille tonnes débute. Ceux qui ont vécu ce moment ont été frappés par l'admirable organisation anglaise. En une heure de temps à peine, des centaines de véhicules de tout types sont pourvus du plein d'essence, d'huile et d'eau. Des équipes volantes viennent procéder aux éventuelles réparations. Les hommes sont nourris sans devoir quitter leur véhicule. Les engins en panne sont systématiquement poussés sur le bas-côté et remplacés. Le peloton antichar de la première compagnie en profitera d'ailleurs pour échanger ses tracteurs Loyd poussifs contre des machines neuves ; n'aurait-il pas été dommage de laisser passer une telle occasion… Dans la soirée, les bateaux appareillent. Le 7 août, le groupe débarque dans le port artificiel d'Arromanches. Pour beaucoup, c'est un moment de grande émotion. Voici ce qu'en relate le colonel Piron : « *J'avais comme aide de camp un Dinantais, le commandant Georges Houbion. Il avait rejoint l'Angleterre au début de 1942 après avoir subi une longue captivité dans les geôles espagnoles et au camp de Miranda de Ebro, de sinistre mémoire. Sa santé en était restée fortement ébranlée, ce qui n'entamait en rien sa constance et sa bonne humeur ni son enthousiasme. Le panneau du Landing Craft à peine rabattu, il sauta à l'eau pour parcourir les quelques mètres qui le séparaient de l'estran. Là, il s'agenouilla, prit en main une poignée de sable et l'embrassa avec ferveur. Ce geste spectaculaire eût pu paraître ridicule. Nul d'entre nous ne songea cependant à en rire, tellement il exprimait ce que tous nous ressentions.* » – [*in* « Souvenirs », général Piron, Éditions La Renaissance du Livre].

La concentration des moyens et leur réorganisation sont faites dans le secteur de la *1st Canadian Army*, à deux kilomètres de la mer dans la périphérie immédiate du bourg de Douvres-la-Délivrande. Les unités se portent ensuite vers leurs zones de rassemblement dans la région de Plumetot puis vers Ranville. Elles entrent au contact de l'ennemi, des éléments de la *272. Infanterie-Division* du *General der Infanterie* Friedrich-August Schack, à Sallenelles, le 13 août 1944, à 13h00. À ce moment de la bataille de Normandie, la montée en ligne de la brigade belge est dictée par sa composition. Le front est sur le point d'être percé et les grandes batailles d'usure autour de Caen sont désormais terminées. La poursuite va donc commencer. Le *First Belgian Group*, qui est entièrement mécanisé, est idéalement structuré pour ce type de mission où la souplesse tactique et la rapidité de mouvement sont des atouts considérables.

Sallenelles est l'un des villages qui a été libéré par les aéroportés anglais de la *6th Airborne Division*, le 6 juin 1944. Situé à l'est de Bénouville, il surplombe toute l'embouchure de la Dives. Cette hauteur est une position stratégique permettant de prévenir toute contre-attaque allemande contre les deux ponts sur l'Orne et son canal. Rommel a fait inonder cette zone, aussi se montre t-elle impraticable aux blindés lourds. Dès la première journée, les Belges, qui opèrent sous les ordres des « *Red Devils* », montrent qu'ils sont là. Les mortiers arrosent copieusement les lignes allemandes. Les « *Landser* » ripostent avec leurs *Granatwerfer*. Nuit après nuit, des patrouilles sont organisées pour donner des coups de sonde dans le dispositif ennemi. Le 16 août, les Belges

Une équipe Bren, à l'affût, quelque part sur le front normand. À l'inverse des troupes françaises engagées en Europe en 1944, hormis quelques véhicules, la brigade « Piron » est très majoritairement équipée à l'anglaise. C'est aussi vrai en ce qui concerne les armes individuelles ou collectives de l'infanterie.

Coll Jean-Louis Marichal DR

ont leur premier mort au combat, Édouard Gérard, un garçon à peine âgé de dix-huit ans et qui était arrivé en Angleterre à 15 ans. Le *First Belgian Group* reste dans le secteur jusqu'au 17 août, date à laquelle est déclenchée l'opération « Paddle » qui permettra de percer le front allemand et de poursuivre les unités en retraite au-delà de la Seine. L'itinéraire de Piron et de ses hommes longe la côte fleurie et passe par Dozulé, Branville, Pont-l'évêque, Deauville, Honfleur.

L'escadron d'autos blindées démontre son savoir-faire, notamment à Branville, lors d'une reconnaissance mouvementée : « *Le chef du* Scout Car *de tête m'avertit qu'il est en vue de Branville. Les voitures prennent position sans bruit tandis que je vais à pied rejoindre le véhicule de tête d'où l'on peut observer le village. Tout y semble tranquille et un examen minutieux à la jumelle ne révèle aucune défense de notre côté… La défense semble être face à l'Ouest et axée sur la grand-route. Les seuls mouvements ennemis ont lieu sur la dite route et prouvent que les « Boches » n'ont pas observé notre approche. Je décide d'essayer de surprendre l'ennemi et de forcer l'entrée du village tout en tenant solidement une issue afin de m'assurer un chemin de repli si la résistance ennemie s'avère trop forte. Pour cela, deux blindés prennent position de façon à prendre le village d'enfilade et à empêcher tout déplacement des défenseurs d'un côté à l'autre. Les équipages des jeeps prennent position dans les haies le long de la route afin de défendre les abords de celle-ci. Ceci fait, ma voiture, précédée par le scout car conduit par Mackelberg, fonce vers le village. La surprise est complète. Au premier détour de la route, Matagne abat un Allemand ; celui-ci est touché avant même de pouvoir se retourner, alors qu'il se promenait l'arme à la bretelle. Du coup, les événements se précipitent ! Un autre Allemand est grièvement blessé au carrefour et s'écroule le long de la route. A tout moment, je m'attends à essuyer des coups de feu des fenêtres qui nous surplombent. Je trouve quand même le temps d'enguirlander Matagne par radio pour lui dire de tirer des rafales au lieu de tirer coup par coup. Il me rétorque tranquillement :* « Je suis tellement près que je ne peux pas les rater ! » *Cependant, l'ennemi se réveille ; Matagne essaie la sortie est du village, qu'il trouve obstruée. Les « Boches » tentent de s'infiltrer par les jardinets vers le* Scout Car, *mais avertis par Brackx, mon chauffeur, qui les a observés, nous leur envoyons une formidable rafale qui les fait disparaître instantanément. Le* Scout Car *paraît curieusement entouré d'une gaine de balles traçantes car, de leur côté, les deux autres blindés nous protègent fidèlement. Un peu inquiet, Matagne demande par radio si c'est bien nous qui tirons si près ! Au milieu de cette fusillade échevelée, deux civils affolés traversent la route et c'est un miracle que les mitrailleurs suspendent leur feu à temps. A peine ont-ils disparu que les* Feldgrauen *essayent de nouveau de nous manœuvrer ; du coup, la bataille reprend de plus belle. Il y a un petit groupe d'ennemis derrière un petit mur, à moins de cinquante mètres, et j'entends hurler des ordres. Mon mitrailleur leur envoie rafale sur rafale ; si nous avions des obus explosifs ! C'est le moment que choisit ma mitrailleuse*

Nord de la France, été 1944 : Les Belges foncent, en marche pour rejoindre et libérer leur patrie. On les voit ici avec des éléments britanniques de la *Guards Division*, dont on aperçoit un Cromwell sur la gauche de la photographie. Au fur et à mesure de leur progression dans le nord de la France, les troupes de Piron recevront un accueil de plus en plus chaleureux, car les familles françaises ayant des cousins en Belgique y sont bien sûr très nombreuses.

Coll Jean-Louis Marichal DR

Une Jeep de la compagnie du génie traverse la Toucques, en Normandie, sur un pont flottant. Matraqués par l'aviation alliée, sabotés par les Allemands en retraite, À la mi-1944, dans le pourtour de la Normandie, rares étaient les ouvrages d'art encore en état de supporter le passage de véhicules, y compris parmi les plus légers !

Coll Jean-Louis Marichal DR

Piron savoure sa victoire. Bruxelles est enfin libre après cinq longues années d'occupation ! L'homme est déjà un héros aux yeux de la Belgique toute entière.

Coll. Jean-Louis Marichal DR

pour s'enrayer. Je n'ai jamais dépanné aussi vite ! À petite vitesse, nous essayons les différentes issues du village : elles sont toutes impraticables. Il me semble voir une pièce antichar tournée vers l'Ouest sur la grand-route. Nous tirons une longue rafale pour empêcher qu'on ne la tourne vers nous. Jusqu'ici aucun Panzerfaust *n'a fait son apparition. C'est un vrai miracle car nous devons offrir une cible idéale pour ces engins. Soudain, les tirs ennemis semblent faiblir et, pensant à un repli, je considère déjà la possibilité de prendre le village en faisant avancer le reste de mon peloton quand la fusillade reprend vers le Sud : les « Boches » attaquent la route derrière moi ! Ceci est plus grave : il faut faire vite. De plus, Salman me signale que sa mitrailleuse est en panne. Il vaut donc mieux se replier avant qu'il ne soit trop tard.* » – [*in* « Au galop de nos blindés », Éditions J-M Collet & Roger Dewandre].

Cette action menée par le sous-lieutenant Dewandre va lui valoir la *Military Cross*. Le *First Belgian Group* sera quant à lui cité à l'ordre de l'Armée : « *Au cours de la progression de la 1ère Armée Canadienne, de l'Orne au Havre, a toujours été à l'avant-garde de la division à laquelle il était attaché. S'est emparé, après de durs combats, de toutes les localités jalonnant la côte normande et notamment des villes de Cabourg, Villers-sur-Mer, Deauville, Trouville, Honfleur et Bolbec. Son action lui a valu les plus hauts témoignages d'estime de la part du haut-commandement allié* ».

Scène de liesse populaire dans Bruxelles libérée ! Les récits des Anciens racontent que, jamais plus, ils ne furent aussi souvent embrassés par autant de jolies femmes sous les yeux de leur mari...

Coll. Jean-Louis Marichal DR

Après la prise de Honfleur, le *First Belgian Group* traverse la Seine à Caudebec en Caux, les 30 et 31 août. Les éléments du train de brigade et l'état-major font le détour par les ponts de Rouen. A ce moment, Piron et ses « mécanisés » sont rattachés à la *49th Infantry Division* britannique. Ils se dirigent vers le Havre pour participer à la libération du port. Le 2 septembre, les Belges passent sous le commandement du *XXX Corps* et reçoivent l'ordre du *lieutenant-general Sir* Brian Horrocks de se porter sur Arras. La frontière de la Patrie se rapproche…

BRUXELLES !

Le front allemand craque de toutes parts. Le 29 août, le *Generalfeldmarschall* Walter Model donne l'ordre de repli sur la ligne de défense à l'Ouest. Ligne qui théoriquement court de l'Escaut à la Moselle en passant par la Meuse, le canal Albert et le *Westwall* et doit barrer le passage vers le *Reich* ; théoriquement seulement car, à ce moment précis, ces défenses sont inachevées et insuffisamment garnies en personnels et matériels pour représenter un obstacle réel. La tâche de Model est titanesque. Les Alliés poursuivent ses soldats en retraite dans le but d'empêcher la constitution de ce front. Une opération aéroportée est planifiée entre Tournai et Lille mais l'avance fulgurante des alliés la rend inutile. Les paras sauteront plus tard, sur Arnhem et Nimègue. Au sein du *XXX Corps*, le *First Belgian Group* participe à cette poursuite qui, selon de nombreux témoignages, pourrait être qualifiée de « rallye automobile » tant elle se fait rapidement et sans heurts. Rouen et Amiens sont libérées.

Au matin du 3 septembre, les convois belges quittent Arras dans le sillage de la *Guards Armoured Division*. A 16h36, abordant le petit village frontalier de Rongy, les « évadés » retrouvent enfin leur patrie. Découvrant qu'ils sont Belges, la population leur réserve un accueil enthousiaste. La progression continue. Tournai, Ath puis Enghien sont dépassées par le « Lion » et ses soldats. Au grand dam des cavaliers, le peloton des automitrailleuses n'entre pas dans Bruxelles le 3 septembre, en tête des *Guards*, car des difficultés de ravitaillement l'ont retardé. Le *First Belgian Group* pénètre dans la capitale belge le 4 septembre. Il est 15h00. Les témoignages sont unanimes, l'accueil est triomphal. Pour les hommes de Piron, c'est le plus beau jour de leur vie, la récompense des épreuves traversées. La ferveur populaire rebaptise le *First Belgian Group* qui devient la « Brigade Piron ». Vêtus de leur tenue d'apparat, les militaires attentistes restés en Belgique se mêlent aux « *Battle Dresses* » délavés par le soleil normand. Les Bruxellois ne sont pas dupes. Avec humour, les indélicats héritent d'un sobriquet peu glorieux : Les « Naphtalines ». Comme ils sont sur place, ce sont eux que le gouvernement belge prendra pour réorganiser l'Armée... Les hommes de la « Brigade Piron » sont les preuves vivantes que, le 28 mai 1940, il fallait continuer la lutte. Ils sont des gêneurs, des empêcheurs de tourner en rond qui aux yeux des « Naphtalines » n'ont pas obéi aux ordres royaux. Pour certains, ils valent à peine mieux que des *SS* de la Division Wallonie qui auraient réussi. Cet état d'esprit va miner l'évolution de la brigade. Piron est autorisé à lever deux cents volontaires parmi les milliers de jeunes enthousiastes qui veulent rejoindre ses troupes, ce qui comble à peine les pertes enregistrées en Normandie et dans le nord de la France ; une centaine de morts mais plus de mille blessés. Après une semaine de liesse

Daimler *Scout Car* Dingo de la brigade « Piron » dans le nord de la Belgique, par temps pluie rendant le terrain gras. Le pare-brise est un détail rarement observé sur ce genre de véhicule.

ASBL Tank Museum

populaire, la brigade se remet en route pour Louvain puis Bourg-Léopold où les Belges sont accrochés par des *Waffen-SS* néerlandais laissés en bouchon par la *Wehrmacht* qui retraite. Piron et sa brigade contribuent ensuite à agrandir la tête de pont de Beeringen, au-delà du canal Albert. Le 25 septembre, les Belges entrent aux Pays-bas. L'unité commence alors à combattre sur le canal de Wessem.

PAYS-BAS

La première campagne de Hollande est une période difficile pour la « Brigade Piron ». Sa mission est de se tenir sur le flanc gauche des Alliés, à la base du saillant créé par l'opération « Market Garden ». En un temps record, de nuit et avec un personnel limité, l'unité de génie construit un pont sur le canal reliant la Meuse à l'Escaut. Ce pont *Bailey*, surnommé « The Brussels Bridge », servira de point de passage à plus d'une division alliée en route vers le front. Le secteur défensif dévolu à la brigade est trop vaste et les lignes sont étirées. Les hommes sont perclus de fatigue, ce qui ne les empêche pas de multiplier les patrouilles harassantes. Une unité de reconnaissance est faite

Alerte ! Parfaite démonstration d'une unité d'infanterie mécanisée capable de gicler de ses engins au moindre danger identifié ou bien même supposé. On remarquera la cocarde belge sur le flanc du Bren *carrier* ainsi que son numéro d'immatriculation britannique.

Coll. Jean-Louis Marichal DR

Lors de la deuxième campagne de Hollande, les Belges combattent au côté de la première brigade blindée canadienne. Le blindage de ce Sherman Firefly *Mk. Ic* canadien est renforcé par des chenilles de *Panzer IV*.

Coll. Jean-Louis Marichal DR

prisonnière dans le poste d'écoute qu'elle occupe à Santfort. La météo pluvieuse transforme les positions en bourbier. Tranchées et trous de combat sont inondés. Par bien des côtés, l'ambiance n'est pas sans rappeler celle de la Grande Guerre. Les *Troops* du peloton d'autos blindées patrouillent sans relâche sur les routes qui longent le canal de Wessem. Les pertes sont élevées, particulièrement chez les nouvelles recrues qui manquent d'entraînement et d'expérience. Le 31 octobre, le secteur tenu par les maigres effectifs de la brigade est renforcé par la *53rd Infantry Division* et la *4th Armoured Division* canadienne. Une offensive de grand style est en effet planifiée dans ce secteur. Le 11 novembre, en prévision de cette attaque, la 2e compagnie reçoit l'ordre de nettoyer la tête de pont ennemie sur le canal. L'attaque réussit mais les pertes sont élevées.

Le 17 novembre, après de longues semaines de combat, la brigade est relevée pour être réorganisée à Louvain. L'effectif est élevé au niveau de celui d'une véritable brigade d'infanterie à structure ternaire (trois bataillons). Les unités d'artillerie, du génie et de blindés sont détachées pour former des noyaux d'autres unités. La brigade reçoit deux mille quatre cents volontaires qu'il faut instruire et entraîner. L'unité ainsi formée prend le nom de 1e brigade d'infanterie « Libération ».

Le 3 avril, la brigade, moins son second bataillon détaché auprès des *Royal Marines Commandos* sur l'île de Walcheren, remonte en ligne dans le secteur du *Ist Corps canadien*. C'est le début de la seconde campagne de Hollande. Les Belges combattent sur la « *Grebbe Linie* », l'ancienne ligne de défense néerlandaise de mai 1940, entre le Rhin et le Waal, à l'ouest de Nimègue et d'Arnhem. Les anciens se croient de retour dans le secteur de Wessem. Le 17 avril 1945, l'ordre d'attaquer arrive. Le premier bataillon a pour objectif Ochten, le troisième Heusden et Opheusden, localités au sein desquelles les Allemands sont fortement retranchés. Les Belges opèrent avec le précieux soutien des Sherman de la *1st Armoured Brigade* canadienne. Les défenses ennemies sont enfoncées. Une poursuite s'engage qui n'est arrêtée que par un champ de mines. A Ochten, combattant au côté de chars « *Flails* » démineurs, le 1e bataillon traverse la « *Grebbe Linie* » avant de faire sa jonction avec le 3e.

ÉPILOGUE

Après cette opération, plus rien ne se passe ou presque. L'ordre de cesser toute opération tombe le 26 avril 1945. Le *III. Reich* capitule. Du 15 mai au 15 décembre, la brigade participe à l'occupation de l'Allemagne. Le 15 décembre 1945, la « Brigade Piron » est officiellement dissoute. Au final, celle-ci se sera entraînée quatre années durant pour se battre six mois. Elle aura néanmoins accompli une chose essentielle dans l'histoire de la Belgique contemporaine : grâce à elle, la Belgique a pu faire partie des vainqueurs en 1945. Pourtant, la nation ne reconnaîtra pas les mérites de ses hommes. Après-guerre, ils se considéreront comme ayant été oubliés, en tirant un sentiment d'amertume. De nos jours, les survivants de la brigade du « Lion » se nomment encore eux-mêmes les « Hommes oubliés ».

Remerciements à Monsieur Jean-Louis Marichal pour son aide précieuse à la réalisation de cet article. Le lecteur pourra trouver d'autres photos sur son site dédié à la brigade Piron : http://users.skynet.be/brigade-piron/Accueil_fr.htm

Bren carrier « Reine Astrid » en Allemagne pendant l'occupation, les quatre chiffres d'identification datant de la réorganisation à trois bataillons de novembre 1944.

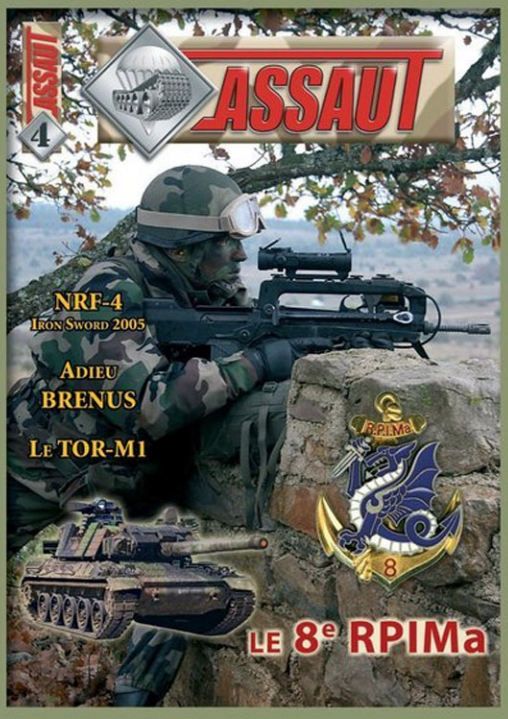
Coll. Jean-Louis Marichal DR

ASSAUT

AVEC NOUS VOUS SEREZ AU CŒUR DE L'ACTION !

VOUS AUREZ UN AUTRE REGARD SUR LES GRANDS ÉVÊNEMENTS MILITAIRES DU MONDE !

VOUS VIVREZ LE QUOTIDIEN DES TROUPES D'ÉLITE !



VOUS SAUREZ TOUT SUR LES MATÉRIELS UTILISÉS !

VOUS SEREZ CONSEILLÉ SUR VOS ÉQUIPEMENTS PAR LES MEILLEURS SPÉCIALISTES !

ASSAUT est le début d'une grande aventure ! En vous abonnant vous pourrez dire : *" J'étais dans la première vague d'ASSAUT ! "*

EN VENTE EN KIOSQUE, ABONNEMENTS ET ANCIENS NUMEROS SUR NOTRE SITE :

www.assaut.fr

FOX KILLED IN THE OPEN GROUND !

PAR CÉDRIC MAS

Char M11/39 détruit au bord de la Via Balbia. Cette photo aurait été prise dans le périmètre de Tobrouk, près de King's Cross.

Ce blindé, construit à 100 exemplaires en 1939, fut un véhicule de transition aux performances pour les moins médiocres. Il était armé d'un vieux canon de 37 en casemate (récupéré sur les chars Fiat 3000, version italienne du FT-17) et deux mitrailleuses jumelées en tourelle. La légèreté de l'armement est l'un des points faibles des blindés italiens du début de la guerre (les L3, les M11 et les premières AB 40 furent tous équipés de mitrailleuses jumelées). Le destin de cette machine est caractéristique du sort réservé aux forces blindées italiennes lors de la première campagne de Cyrénaïque. Après un succès initial en août 1940, aucun des 72 exemplaires envoyés en Afrique du nord ne survécut à la première offensive britannique...

Bovington Tank Museum

« Fox killed in the open ground », *« Renard tué en rase campagne » : Tel aurait été le message radio – vraisemblablement apocryphe – envoyé en clair par le général O'Connor à l'intention de son supérieur, le général Wavell, pour lui annoncer la reddition des dernières unités italiennes à Beda Fomm, dans l'après-midi du 7 février 1941. Cette expression, réminiscence des parties de chasse de l'Angleterre victorienne, dénote d'un certain snobisme mais aussi et surtout d'un complexe de supériorité britannique vis-à-vis des Italiens ; complexe partagé tout au long de la guerre par les ennemis de l'Italie comme par ses alliés, dont les Allemands. C'est sur cette vision caricaturale et emprunte de propagande des troupes du* Duce *que, depuis, les historiens militaires ressassent inlassablement à quel point les Anglais furent brillants lors de la première campagne de Libye face à des adversaires numériquement supérieurs, ycompris sur le plan des blindés. Sur le terrain, qu'en était-il réellement ?*

Les opérations terrestres de l'hiver 1940-41 qui amenèrent les Britanniques à conquérir la Cyrénaïque en un très court laps de temps sont passionnantes à plus d'un titre. On ne peut se lasser d'admirer la simplicité et la fluidité de la manœuvre pensée et mise en application par l'un des plus brillants stratèges britanniques de la Seconde Guerre mondiale, le général O'Connor, et qui, militairement parlant, aboutit à un résultat proche de la perfection : l'anéantissement complet de l'ennemi.

Ces opérations ont fait l'objet de très nombreux écrits qui ne fournissent pourtant aucune explication satisfaisante quant à l'origine d'une telle victoire. Ces textes émanant essentiellement des vainqueurs, ils donnent une image souvent partiale de la réalité et de la situation. En effet, la destruction presque intégrale de la 10e armée italienne – et de ses archives – a engendré l'impossibilité pour l'historien de pouvoir déterminer avec la précision et la certitude désirées les événements et leur enchaînement. Celui-ci est alors contraint de se reporter aux seuls éléments apportés par les vainqueurs. Aussi cette campagne si souvent racontée comporte-t-elle un nombre important de « zones d'ombres » sur lesquelles il ne sera vraisemblablement jamais possible de faire toute la lumière. Parmi les mystères les plus fréquemment rencontrés figurent les opérations et les capacités des forces blindées italiennes.

L'opinion commune est que, à la déclaration de la guerre, l'armée italienne bénéficie d'une supériorité quantitative importante mais d'un matériel impropre à la guerre moderne. Abandonnées à leur triste sort, les unités de chars italiennes seront alors impitoyablement détruites par des forces blindées britanniques pourtant très inférieures en nombre. Comme souvent en Histoire, la réalité est cependant bien plus complexe que cela. Nous espérons que la lecture de cette étude donnera envie aux uns et aux autres de se pencher sur la question et de découvrir que les forces blindées et motorisées italiennes ne furent pas ce que leurs adversaires et, à leur suite, les historiens anglo-saxons ont affirmé jusque-là.

LA SITUATION EN 1940

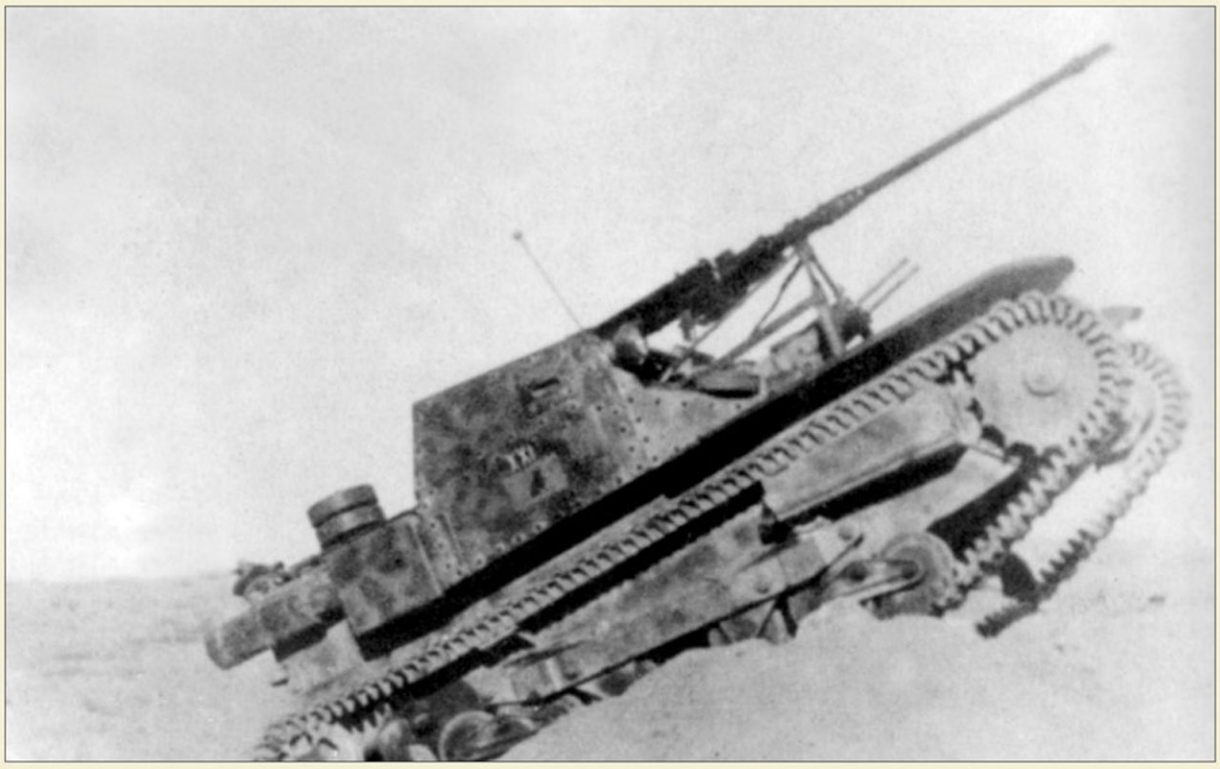
À la déclaration de guerre, les Italiens disposent d'un effectif total de trois cent trente-neuf blindés légers en Libye. De ce total, il convient de déduire divers transports blindés ainsi que des automitrailleuses sans valeur, dont huit Spa25/c10 et sept automitrailleuses « *Tipo Libia* » de production locale. Il reste alors trois cent vingt-quatre[1] blindés légers regroupés en sept bataillons : IX, XX, XXI, LX, LXI, LXII et LXIII. Trois de ces

Lors de la déclaration de guerre, Les L3 constituent l'essentiel des forces blindées italiennes. Il existe cinq versions de ce blindé léger plus proche d'une chenillette que d'un véritable char. La version L3/33 Tipo I est reconnaissable à son blindage non riveté et à sa roue tendeuse fixée au dernier galet de roulement. Ce blindé a été abandonné en bord de mer, sûrement à Bardia. Il appartient au deuxième peloton d'une trois compagnies de l'un des sept bataillons présents à cette date.

Bovington Tank Museum

bataillons existaient avant la déclaration de guerre – les IX, XX et XXI – la mobilisation ayant permis de mettre sur pied quatre autres bataillons : les LX et LXI à partir du XX, et les LXII et LXIII à partir du XXI bataillon.

En l'état des documents et des archives disponibles, la répartition exacte de ces bataillons entre les différents corps d'armée italiens stationnés en Libye n'est pas connue. Nous proposons une répartition initiale entre les trois corps d'armée d'une manière inégale : cent quarante-deux blindés pour le 20e corps d'armée (XX, LX et LXI bataillons pour trois divisions d'infanterie), cent trente-huit chars au 21e corps d'armée (XXI, LXII et LXIII bataillons pour deux divisions d'infanterie) et quarante-six pour le 22e corps d'armée (IX bataillon pour deux divisions d'infanterie). Il reste sept véhicules affectés au 23e corps d'armée en Cyrénaïque et six aux troupes sahariennes. Précisons d'emblée que cette répartition ne repose pas sur des documents d'époque mais sur une déduction. En effet, les seules informations en notre possession sont relatives à des effectifs de chars répartis entre les différents corps d'armée[2]. En 1940, les bataillons de chars légers italiens sont organisés sur une base théorique de quarante-six blindés répartis en trois compagnies de trois pelotons chacune. Cette organisation n'a pu être maintenue pour les quatre bataillons créés lors de la mobilisation qui, en pratique, ne comptèrent qu'environ quarante-deux chars. En tout état de cause, cette



Montage expérimental d'un fusil antichar Solothurn de 20mm sur un L3/35 Tipo II (radio) du XXI Bataillon. Les Italiens cherchèrent à accroître la puissance de feu de leurs blindés légers par tous les moyens possibles. Ainsi, peut-on aussi citer des essais visant à installer un mortier Brixia à l'arrière d'un L3 ; on en connaît au moins un exemplaire en Libye. Dirigées par le général Villanis, ces tentatives d'amélioration furent stoppées avec l'arrivée en nombre des chars moyens M11/39 et M13/40.

DR

Deux chars M13/40 série 2 capturés à Beda Fomm par les Britanniques. Il s'agit des chars les plus modernes qui furent envoyés en renfort en Afrique du nord pour tenter d'enrayer l'offensive ennemie. Ces engins appartiennent au troisième peloton de l'une des deux compagnies du XXI bataillon de chars. Ils portent encore le camouflage européen, car arrivés seulement en janvier 1941, pour équiper un bataillon constitué avec des équipages disponibles de L3 (XXI Bataillon). La plupart des machines de ce bataillon seront récupérées et réutilisées par la *3rd Armoured Brigade*, essentiellement le *6th Royal Tank Regiment*, sans que ce changement de propriétaires ne puisse en améliorer la fiabilité…

Bovington Tank Museum

répartition montre que le danger initial pour la Libye italienne n'est pas constitué par les forces britanniques en Égypte mais bien par les forces françaises d'Afrique du Nord, puisque l'essentiel des forces italiennes, à savoir les 20e, 21e et 23e corps d'armée, est basé en Tripolitaine.

La dotation en matériels est exclusivement constituée de chars légers de type L3 aussi appelés CV33. Il existe nombre d'approximations à propos des capacités de combat de cet engin dans les commentaires qui ont été faits par la suite. Ces ambiguïtés sont directement issues du nom donné au L3 par le commandement italien lui-même, « *carro leggero* » ou char léger. Ce véhicule, légèrement armé et blindé, a tout d'abord été conçu pour le soutien de l'infanterie au plus près du front. Les premières versions sont entrées en service en 1933 (L3/33) avant d'être améliorées en 1935 (L3/35) puis en 1938 (L3/38), les versions datant de 1933 et 1935 étant elles-mêmes déclinées en deux types. Le plus grand nombre de L3 produits le fut dans la version L3/35 type II.

Pour sa mission d'origine, le L3 disposait de qualités certaines, notamment d'une légèreté lui garantissant une très bonne mobilité dans les reliefs. A l'époque, pour Rome, le front devait être par définition « alpin », donc montagneux[3]. Dans l'esprit de ses concepteurs, étant équipé d'un lance-flamme ou de deux mitrailleuses, le L3 devait également assurer des missions de soutien et de reconnaissance. De fait, ce véhicule est plus proche de la chenillette Renault UE française, de l'Universal *Bren Carrier* britannique ou encore, mais dans une moindre mesure, du *Panzer I*, « char » allemand qui, bien que n'étant ni plus lourd, ni mieux armé, sera nettement moins mal jugé par les historiens militaires ; précisons au passage que le L3 jouissait de capacités tout-terrain supérieures à son cousin « germain ». Certes, en 1940, le L3 n'a pas une fiabilité suffisante pour tenir un rôle en premières lignes, mais ce n'est pas un cas isolé dans la production industrielle européenne d'avant-guerre. Et s'il s'agit d'un matériel déjà ancien, assemblées en 1935-37 pour la majorité des machines, il a l'avantage d'être disponible en très grand nombre. Cependant, ce matériel, qui n'est ni plus ni moins qu'une « tankette » pour reprendre la terminologie anglaise de l'époque, est manifestement impropre aux tâches dévolues à un véritable char de combat. Si le L3 allie légèreté et rapidité, particulièrement dans les terrains difficiles, il ne dispose ni de l'autonomie, ni de la fiabilité mécanique, ni du blindage, ni de l'armement requis pour affronter des blindés ennemis. Les carences de ce matériel concernent toutes les caractéristiques importantes pour mener à bien des opérations dans le désert où la portée et la puissance des armes ainsi que l'autonomie et la fiabilité sont des éléments plus utiles que la légèreté et la vélocité. D'ailleurs, dès la fin de la guerre civile d'Espagne, les limites du L3 avaient déjà été relevées par le commandement italien. Lors des rapports d'emploi de ces blindés légers rédigés par le spécialiste de la question en Italie, le colonel Babini – que d'ailleurs nous retrouverons en Libye – la conclusion est sans appel : Les L3 sont inaptes au combat contre les chars et ne peuvent être utiles qu'en grand nombre en soutien rapproché de l'infanterie ainsi que pour le ravitaillement et l'évacuation de blessés sous le feu ennemi. Malgré ce constat, l'Armée italienne, ne disposant en 1940 d'aucune alternative, décide de conserver les L3 en dotation dans les bataillons de blindés. Le commandement cherchera toutefois à pallier les carences de ce matériel, aussi bien en Italie, avec le montage d'un mortier pour assurer l'appui tactique rapproché de l'infanterie, que dans les ateliers de Benghazi avec l'installation d'un fusil antichar Solothurn de 20mm sur différents prototypes, dont au moins un exemplaire sera détruit à Bardia.

En attendant, le déclenchement inopiné de la guerre par le *Duce* laisse les forces italiennes sans véritable char... C'est pourquoi, faisant feu de tout bois, l'état-major utilisera les L3 dans un rôle où ils confirmeront leur inaptitude la plus complète. Et l'Histoire ne les jugera qu'à l'aune des désastres auxquels ils participeront. Dès lors, il convient de ne pas se laisser entraîner dans l'erreur tragique commise par l'état-major italien lui-même, certes

Voici une photo montrant un dépôt de véhicules en panne, sûrement à Bardia. Parmi ces véhicules, on remarque plusieurs L3/35, dont un du LXI bataillon. Les marquages nous montrent des tankettes de plusieurs sections : commandement de compagnie, deuxième et troisième pelotons. Les armes de bord ont été démontées, avec leur bouclier, afin de renforcer les défenses du périmètre de la place forte de Bardia.

Bovington Tank Museum

sous la contrainte des circonstances, et de constater que, à la déclaration de guerre, les armées italiennes ne disposent d'aucun char en Libye mais de plus de trois cents chenillettes et de sept automitrailleuses d'un modèle déjà ancien et conçues pour le maintien de l'ordre colonial. On peut donc en conclure que, contrairement à ce qui est fréquemment écrit, la supériorité des troupes britanniques en Afrique du Nord à la déclaration de guerre est totale en matière de chars aussi bien quantitativement que qualitativement !

L'ORGANISATION DES FORCES MOTORISÉES

L'ensemble des bataillons de L3 ainsi que ceux de chars « M », ces derniers arrivant progressivement en renfort, est regroupé dans le cadre d'une entité administrative *ad hoc* créée le 29 août 1940 et appelée « *Commando Carri Armati della Libia* ». Certains ont cru déceler dans l'existence de ce commandement le projet de création d'une « division blindée libyenne » qui viendrait compléter les divisions d'infanterie libyennes pour former une armée autochtone moderne. Cette conviction nous paraît totalement infondée. D'une part parce que c'est méconnaître les projets militaires italiens de l'époque (qui ne portaient qu'au développement de divisions blindées italiennes, et sûrement pas au développement d'une armée indigène moderne en Libye[41]) et, d'autre part, parce qu'il ne s'agissait tout simplement pas d'un

M11/39 abandonné lors de la retraite de la Cyrénaïque. Il s'agit sûrement d'une machine du I Bataillon du 4° Régiment de Char. Cette photo permet de distinguer de nombreux détails de ce char moyen qui, dans les faits, correspond aux chars légers britanniques. À l'arrière, le bidon métallique attaché à l'aide de filins servait de réservoir supplémentaire de carburant. Le schéma du camouflage est géométrique. La marque derrière la tourelle est commune aux chars du I Bataillon. Ce blindé serait issu du peloton de cinq chars ayant réussi à échapper à l'investissement de Tobrouk et dont quatre assurèrent la couverture de la route de Derna et de l'aérodrome de Maturba en janvier 1941, le cinquième étant tombé en panne près de l'aérodrome d'El Adem.

Bovington Tank Museum

Autre montage expérimental d'un fusil antichar Solothurn sur une « tankette », cette fois une L3/33 Tipo II. Il s'agit d'un véhicule de la section hors-rang (marquage tricolore) d'un bataillon inconnu vraisemblablement pris à Bardia où combattit le LXII bataillon renforcé des restes des LXI et XX bataillons de blindés légers. Le montage du Solothurn fut réalisé en utilisant le système de fixation utilisé pour les L3 mono-arme (équipés d'une Fiat 14 d'aviation de 6,5mm). Le système de visée restait primitif, cependant un tel dispositif paraissait largement suffisant aux Italiens pour faire face aux chars légers britanniques *Mk. VI* et autres automitrailleuses Rolls-Royce du début du conflit…

Bovington Tank Museum

commandement opérationnel. En effet, cet état-major n'avait pas vocation à assurer un commandement sur le champ de bataille mais seulement à encadrer les unités blindées sur le plan logistique et matériel. Ce commandement jouait également un rôle de conseil technique auprès du commandement de la 10e armée sur l'emploi des unités blindées. En août 1940, le « *Commando Carri Armati della Libia* » gère les bataillons de chars suivants :

- Deux bataillons nouvellement arrivés (les I et II bataillons passés du 32e au 4e régiment de chars), soit un total de soixante-douze chars M11/39[5] ;
- Sept bataillons de L3 (IX, XX, XXI, LX, LXI, LXII, LXIII).

Deux « *Raggrupamenti Carristi* » ou « groupements blindés » sont alors constitués. Identiques l'un à l'autre, ils sont formés d'un bataillon de chars moyens M11/39 et de trois bataillons de « tankettes » L3. Toutefois, et il est important de le préciser, les bataillons formant ces « *Raggrupamenti Carristi* » ne seront pas employés ensemble mais de façon dispersée auprès des grandes unités d'infanterie à soutenir. Dans les faits, l'unité opérationnelle d'engagement des blindés italiens sera le plus souvent le bataillon, ce sous le commandement tactique d'un général de division d'infanterie. Une doctrine d'emploi qui n'est d'ailleurs pas sans rappeler celle de l'Armée française en 1939-40 et qui, *grosso modo*, débouchera sur les mêmes difficultés et la même conclusion tragique... De plus, les lecteurs noteront avec raison que cette organisation complexe ne peut qu'avoir des conséquences néfastes sur l'emploi de ces unités car les commandants d'infanterie utilisant ces unités blindées sur le terrain n'auront aucune connaissance quant à leurs caractéristiques, ni aucune compétence dans la manœuvre de forces blindées et motorisées. Naturellement, ils les emploieront improprement au regard de leurs caractéristiques. Certains commandants utiliseront ainsi des bataillons de L3 en guise de chars de combat. Ce sera notamment le cas lors d'une contre-attaque de L3 lancée à Tummar contre des Matilda *Mk. II* ou encore lors des batailles pour Bardia et Tobrouk.

Telle est donc l'organisation des forces blindées italiennes lorsque l'offensive en Égypte commence. Seules des unités détachées y participeront, à l'exception notable d'un groupe mobile, le « *Raggrupamento Maletti* », constitué par :

- Le II bataillon de chars moyens (M 11/39) commandé par le major Eugenio Campanile ;
- Le LXI bataillon de blindés légers (L3/35) commandé par le lieutenant-colonel Sbrocchi ;
- Le I bataillon d'infanterie saharienne ;
- Un groupe composite d'artillerie (une compagnie de mortiers de 81, un groupe de 65/17, un groupe de 75/27, une batterie de 105/28, deux compagnies de 47/32 antichars, une compagnie de mitrailleuses de 20 et un peloton de fusils antichars Solothurn) ;
- Et quatre bataillons d'infanterie libyenne (I, V, XVII et XIX)[6].

Ce groupement se voit attribuer un nombre important de camions pour ses unités et son ravitaillement, ce qui lui donne une mobilité suffisante au regard des critères de la guerre moderne[7]. Il s'agit donc de la seule unité entièrement motorisée selon les standards de l'époque.

Afin de renforcer les unités d'infanterie engagées dans l'offensive sur Sidi Barrani, le commandement italien procède aussi au rapprochement en premier et deuxième échelons des deux « *Raggrupamenti Carristi* » ou, plutôt, de ce qu'il en reste après la constitution du « *Raggrupamento Maletti* »...

LA SITUATION APRÈS SIDI BARRANI

Le 7 novembre 1940, le III bataillon du lieutenant-colonel Carlo Ghioldi, totalisant trente-sept chars M13 série I, arrive en Libye. Il s'agit de la première unité à avoir été équipée de ce char (au mois d'octobre 1940). Le 25, la « *Brigata Corazzata Speciale* » ou « brigade blindée spéciale » est créée à Marsa Luch. Elle regroupe administrativement le 1e « *Raggrupamento Carristi* » du colonel Aresca et le 2e « *Raggrupamento Carristi* » du colonel Tivoli ainsi que des unités autonomes dont un escadron colonial d'automitrailleuses Fiat « Tipo Libia » et le LXI bataillon de L3. Cette unité ne sera cependant pas utilisée groupée mais dispersée en soutien des divisions d'infanterie.

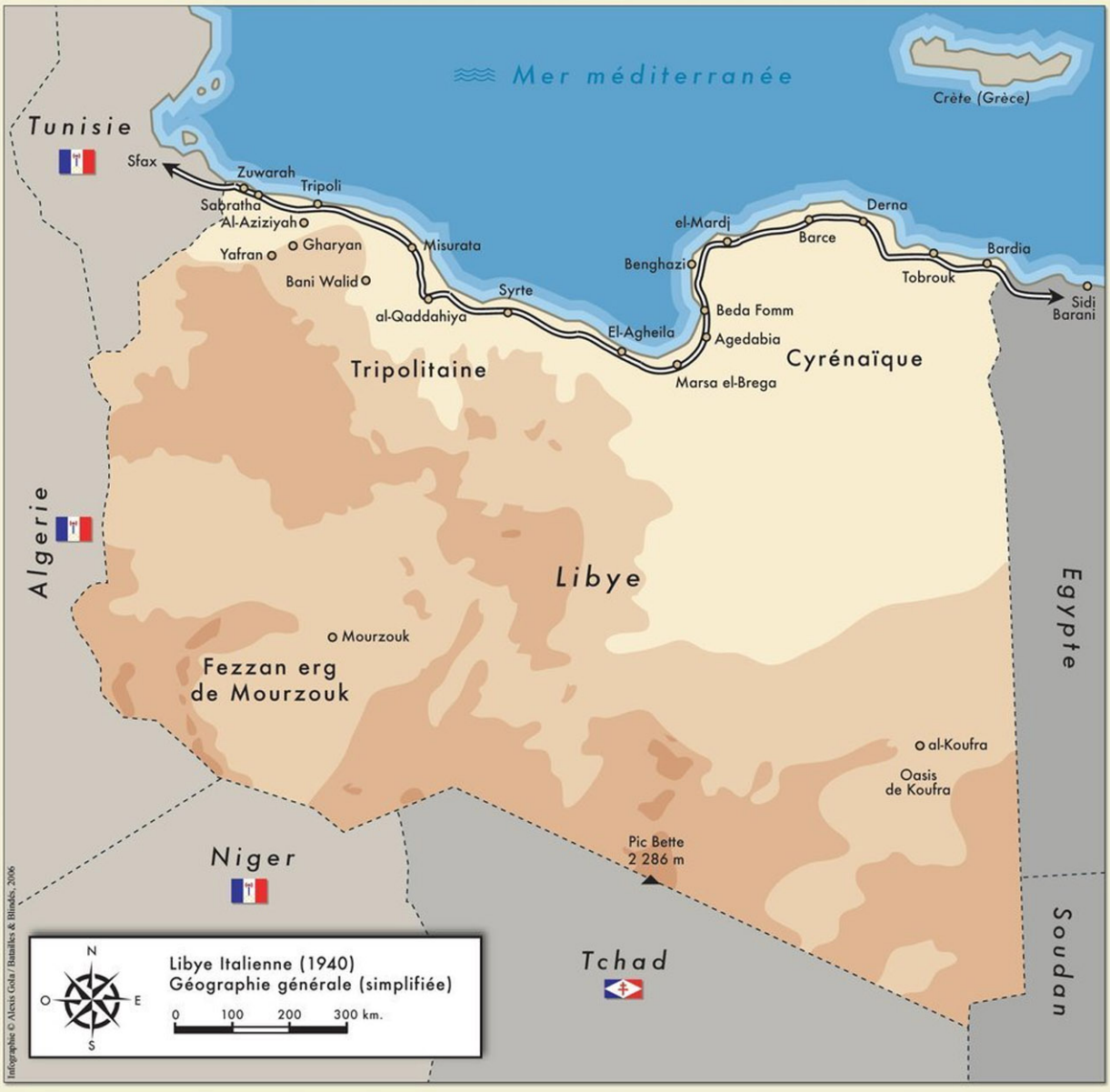
En décembre 1940, les unités composant cette brigade sont réparties de la manière suivante :

1e « *Raggruppamento carristi* », en réserve à Bir Hafid/Marsa Lucch avec les :
- LXII bataillon de L3 (détaché à la DI Marmarica) ;
- LXIII bataillon de L3 (détaché à la DI Cirene) ;
- XXI bataillon de L3 (en réserve à Bir Hafid/Marsa Lucch) ;
- I bataillon de chars M11/39 (en réserve à Bir Hafid).

2e « *Raggruppamento carristi* », en réserve à Bardia :
- IX bataillon de L3 (rattaché à la 2e DI libyenne) ;
- II bataillon de chars M11/39 (détaché au groupe mobile Maletti) ;
- XX bataillon de L3 (en deuxième réserve) commandé par le capitaine Russo ;
- LX bataillon de L3 (en deuxième réserve).

La *1e DCCNN « 23 Marzo »* dispose quant à elle du LXI bataillon de tankettes (transféré du groupe mobile Maletti).

Enfin, les autres unités de chars sont en cours de regroupement en Cyrénaïque dans le cadre de l'organisation d'une nouvelle unité opérationnelle motorisée, de la taille d'une brigade composée de la manière suivante :
- III bataillon (36 chars M13/40) ;
- Un bataillon motorisé autonome *Bersaglieri* ;
- 12e régiment d'artillerie (un groupe de douze obusiers de



En face :

Voici l'une des photos les plus connues de la campagne. Elle nous présente deux des sept automitrailleuses « Tipo Libia » recensées en Libye au début de la guerre.
Elles appartiennent à l'escadron de cavalerie coloniale de Cyrénaïque, le *Squadrone autoblindo di Savari*. De production locale, ces véhicules ont été assemblées à Tripoli en 1918-20 et modernisées en 1931 sur châssis SPA 25III. Ils seront tous perdus avant la bataille de Beda Fomm, durant la retraite de Derna à Benghasi. Cet escadron sera momentanément rattaché à la brigade Babini sans réellement répondre à ses besoins en terme d'éclairage car ces véhicules âgés avaient de très mauvaises capacités tout-terrain.

Bovington Tank Museum

Deux L3 transportés par un Fiat 634N à cabine Viberti ; le sigle Viberti apparaît sur la portière. Les italiens ont systématiquement pratiqué le transport de leurs blindés par camions, nécessité liée au manque de fiabilité de leurs matériels chenillés. Les camions lourds Fiat 634N furent fréquemment utilisés pour de tels transports, la présence d'un atelier Fiat à Tripoli permettant de maintenir un nombre important de véhicules en activité. Cette photo a été vraisemblablement prise lors de l'arrivée de la Division Blindée « Ariete » à Tripoli, soit juste après la période que nous étudions ici.

DR

100/17 et un groupe de douze pièces de 75/27) qui a été retiré à la Division « Savona » ;

- Une compagnie de 47/32 antichar (quatre pièces).

Il s'agit en fait de la première unité opérationnelle blindée dépassant la taille du bataillon en Libye[8]. À la même époque, les Britanniques disposent depuis plus d'un an de la *7th Armoured Division* (deux brigades blindées et un groupe motorisé de soutien) et viennent en plus de recevoir un précieux renfort avec le *7th Royal Tank Regiment* et ses quarante-huit chars d'infanterie Matilda *Mk. II*.

À partir de la mi-novembre, la montée en puissance des forces blindées italiennes se poursuit, mais à un rythme moins élevé. Le poids des opérations en Grèce se fait sentir et pèse sur les renforts alloués à l'Afrique du Nord. Il est clair que, dès le mois de novembre 1940, le système militaire italien n'est plus capable de répondre correctement aux besoins des différents théâtres d'opérations où l'imprévoyance et la légèreté du *Duce* l'ont engagé. C'est ainsi que le IV bataillon de chars M13/40 du major Achille Giani, initialement prévu pour la Libye, sera finalement transféré en Albanie à la mi-novembre 1940. Par conséquent, et alors même qu'il subit une pression constante de Rome pour hâter la reprise de l'offensive, le général Graziani ne reçoit aucune nouvelle unité entre le 7 novembre et le 15 décembre 1940. Paradoxalement, il faut attendre l'offensive britannique sur Sidi Barrani et la dégradation de la situation qui en découle pour que l'envoi de renforts en Libye reprenne. Les unités suivantes rallient la Libye :

- Le V bataillon (46 M13) débarque à Benghazi à la mi-décembre 1940 commandé par le lieutenant-colonel Emilio Lezzi ;
- Le VI bataillon (47 M13) arrive en janvier 1941 ;
- Conversion en janvier 1941 du XXI bataillon commandé par le capitaine Sacchitano, sur trente-six M13 série 2 (les chars L3 sont laissés à Tobrouk et les chars M13 sont récupérés à Benghasi).

Contrairement à ce que l'on pourrait croire, ces unités, à l'exception du V bataillon, n'iront pas renforcer la brigade Babini qui est engagée en janvier 1941 à Mechilli. Pour Graziani, ces éléments sont destinés à créer une nouvelle brigade blindée au printemps 1941. Ceci a donc pour conséquence que ces renforts seront séparément engagés à Beda Fomm lorsque les événements se dégraderont brutalement.

SUITE ET FIN AU PROCHAIN NUMÉRO

Après avoir dressé un état général de la situation des unités blindées, il nous paraît désormais possible de voir quels furent leurs combats et leurs mouvements dans la seconde partie de cette étude à paraître dans le n°14 de « Batailles & Blindés ». Il convient néanmoins d'écrire qu'aucune de ces unités ne survivra à la première offensive britannique de 1940-41.

[1] : Certaines sources donnent un total de trois cent vingt-six L3 : CEVA et CURAMI, La meccanizzazione dell'esercito fino al 1943, USSME, Roma 1994, page 284, et Y. BUFFETAUT « L'arme blindée italienne (I) » in Steel Masters n°20 d'avril-mai 1997, page 48.

[2] : Les premiers combats sur la frontière occidentale engagèrent les véhicules du IX Bataillon, et chaque corps d'armée disposait organiquement d'un bataillon de chars du même numéro, soit le XX bat. pour le 20e corps d'armée et le XXI bat. pour le 21e corps d'armée ; sur ces bases, les bataillons créés lors de la mobilisation ont logiquement été regroupés avec leur unité mère.

[3] : Le terrain de test des usines Ansaldo est situé à Sciarborasca, à sept kilomètres au nord de Gênes ; il s'agit d'un terrain extrêmement accidenté et montagneux où les qualités tout-terrain et la légèreté sont mises en valeur ; les tests étaient d'ailleurs passés à vitesse réduite ; mais un tel terrain ne met pas en valeur les qualités nécessaires pour des opérations en milieu désertique.

[4] : On en voudra pour preuve les difficultés et les résistances opposées au projet du maréchal Balbo de créer une force libyenne de parachutistes.

[5] : Certaines sources donnent un chiffre différent de soixante-quatorze chars, mais nous retiendront un total de soixante-douze véhicules comme le plus fréquemment cité. À cette date, le 4e régiment de chars, commandé par le colonel P. Aresca, comprend en outre cinquante-six véhicules, trente-sept motos et soixante-seize remorques pour chars.

[6] : Il y avait sept bataillons d'infanterie libyenne sur l'ordre de bataille théorique ; seuls quatre bataillons d'infanterie libyenne sont réellement considérés comme opérationnels, les trois autres ne sont pas considérés comme formés à la date des opérations et sont identifiés d'après les chiffres manquants aux III, IV et XVIII bataillons ; ces bataillons auraient vraisemblablement rallié ce groupe mobile en 1941-42 si ce dernier n'avait été détruit à Nibeiwa, lui donnant alors un effectif équivalent à celui d'une division interarmes.

[7] : Nous informons le lecteur que nous aurons dans un futur numéro l'occasion de détailler cet aspect méconnu de la première campagne du désert, à savoir les dotations respectives en moyens de transport et de ravitaillement des Anglais et des Italiens ; cet élément n'a jamais été synthétisé et se révèle pourtant déterminant pour comprendre le déroulement de l'opération « Compass ».

[8] : Il s'agit là de la célèbre brigade blindée, d'abord commandée par le Général Miele, et fréquemment appelée par la suite du nom de son commandant en opération, le Général Babini.

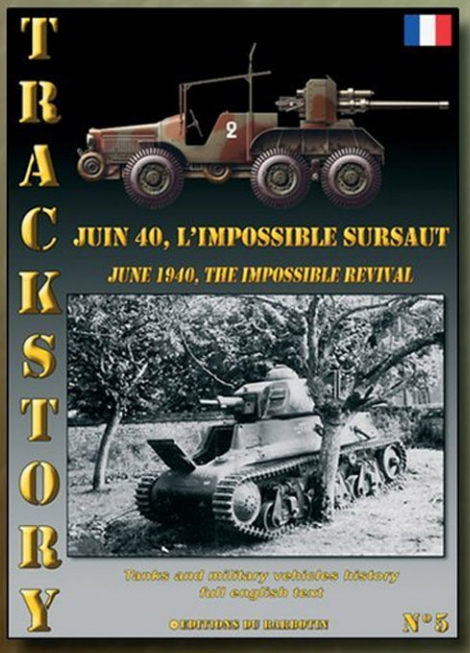
TRACKSTORY

UNE COLLECTION UNIQUE DE MONOGRAPHIES

Format 17,5 cm X 24,5 cm - Couverture pellicullée - Dos carré cousu collé
Plus de soixante dix photos d'archives et de détails - Nombreux profils couleurs
Edition bilingue Français / Anglais

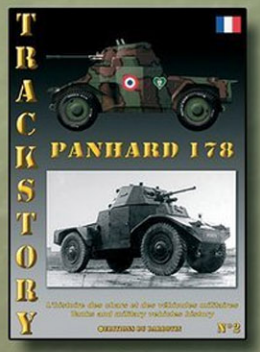
Chaque volume retrace l'histoire complète et détaillée d'un véhicule. De sa conception aux combats, Les ordres de batailles, toutes les différentes versions, les pays utilisateurs, marquages, camouflages, etc...

Il est paru ! n°5 : Juin 40
64 pages, 8 pages couleurs

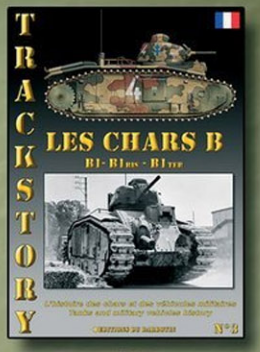


Après le désastre de Dunkerque, l'arme blindée française tente de se reconstituer. Ce volume, en publiant nombre de documents inédits, tente pour la première fois une approche sur ces "poussières blindées", souvent méconnues, réunies dans l'espoir d'un impossible sursaut...

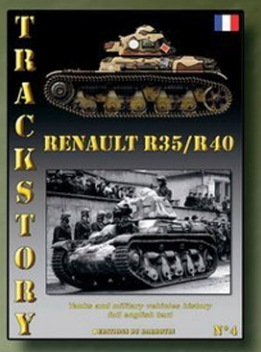
Toujours disponibles



n° 2 : Panhard 178

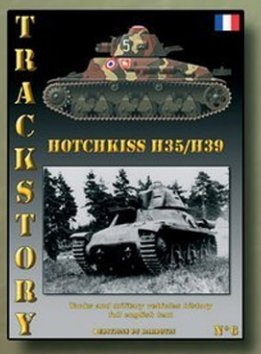


n° 3 : Chars B1 / B1 bis

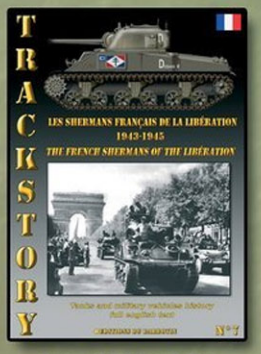


n° 4 : Renault R35/R40

Prochaines parutions



Mai 2006 n° 6 : Hotchkiss H35/H39



Juin 2006 n° 7 : Les Sherman Français

Bon de souscription / Subscription form

Trackstory n°2 - PANHARD 178 .... exemplaire(s) à 14,50 € + frais de port - Total ☐
Trackstory n°3 - Chars B1/B1bis .... exemplaire(s) à 14,50 € + frais de port - Total ☐
Trackstory n°4 - Renault R35/R40 .... exemplaire(s) à 14,50 € + frais de port - Total ☐
Trackstory n°5 - Les blindés de Juin 40 .... exemplaire(s) à 14,50 € + frais de port - Total ☐
Trackstory n°6* - Hotchkiss H35/H39 .... exemplaire(s) à 14,50 € + frais de port - Total ☐

**Trackstory n° 6 parution Mai 2006, N) 7 Shemran Français parution Juin 2006*

** Frais de port 3,00 € pour la France, CEE 4,00 € par numéro commandé (others countries, please contact us).*

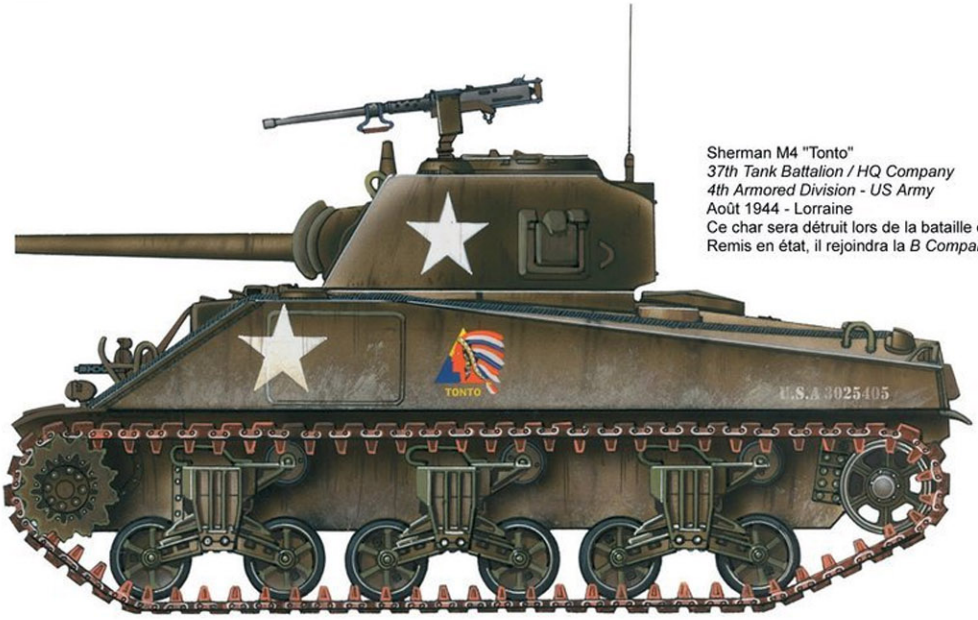
Frais de port 7,00 € (France) 9,00 € (CEE) pour 3 n° commandés / 4 n° fdp 9,00 € (France), 11,00 € (CEE) / 5 n° fdp 11,00 € (France), 15,00 € (CEE)

Nom / Name : Prénom / First name :
n°, rue / Street, number :
Code Postal : Ville/City : Pays / Country :
Email : Téléphone / Phone :

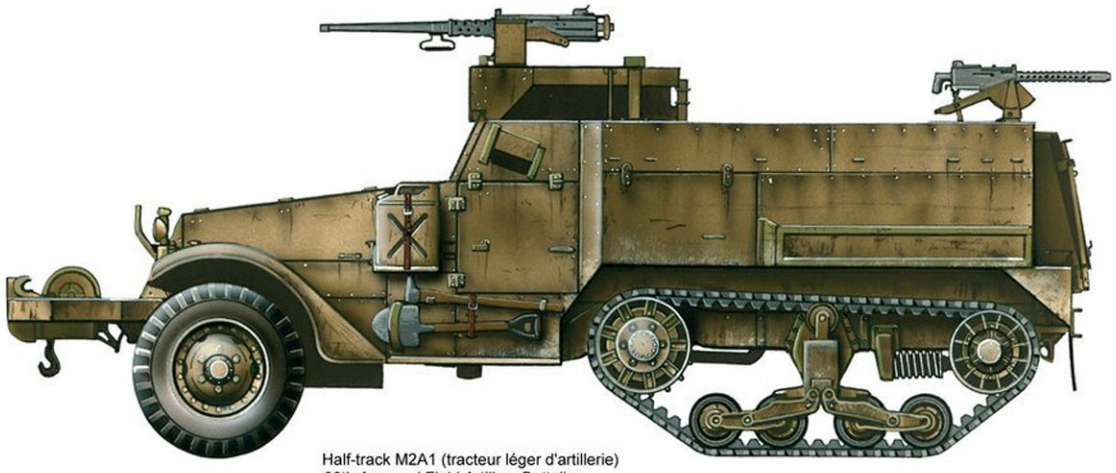
Je joins mon règlement / Payment by :
France uniquement : Chèque bancaire Chèque postal Mandat postal VISA Eurocard Mastercard
Autres pays /Others country : VISA Eurocard Mastercard uniquement / only
Numéro de carte/ credit card number :
Expire le /Expiry date : Nom du porteur /credit card holder's name :
Date et signature :

Attention, nouvelle adresse : **Editions du Barbotin - 25, rue des Jardins - 91160 BALLAINVILLIERS - France**
Email : ed-barbotin@wanadoo.fr - website : http://perso.wanadoo.fr/minitracks - ☎ : (33) 01-69-01-62-40

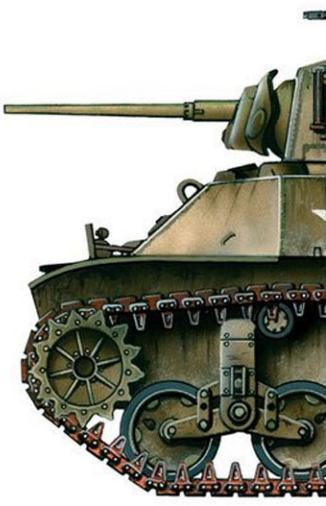
US TANKS IN LORRAINE - 1944

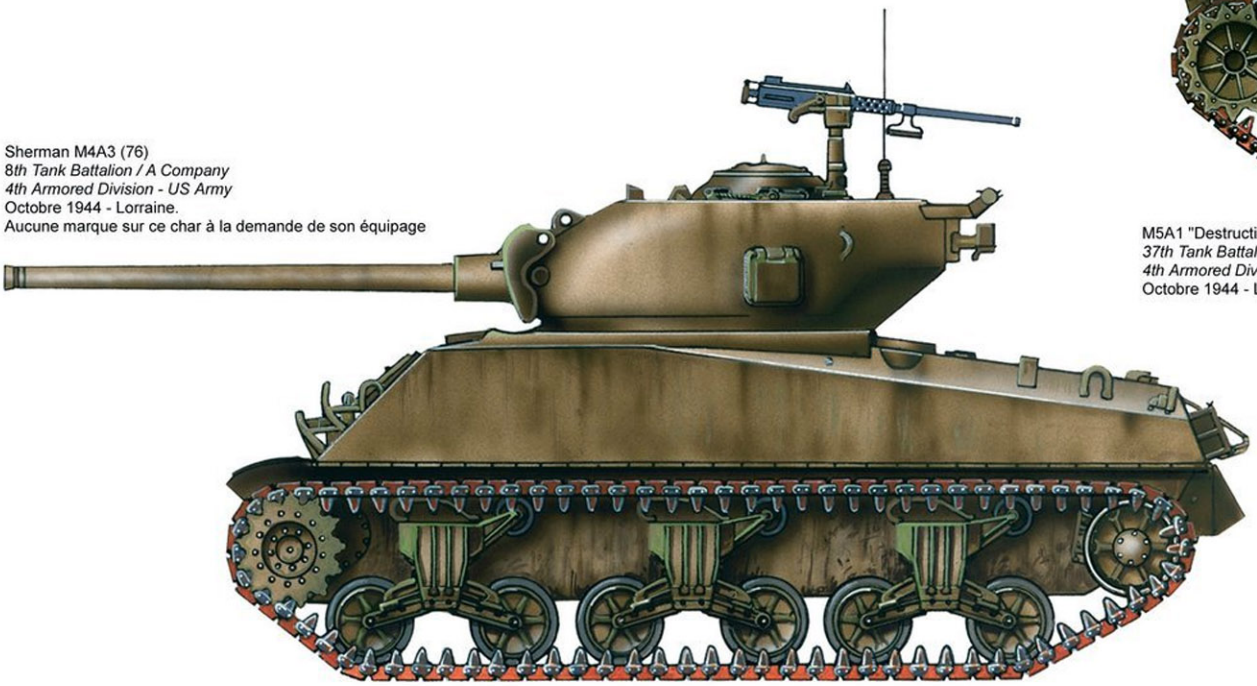


Sherman M4 "Tonto"
37th Tank Battalion / HQ Company
4th Armored Division - US Army
Août 1944 - Lorraine
Ce char sera détruit lors de la bataille de Commercy.
Remis en état, il rejoindra la *B Company* jusqu'à la fin de la guerre.



Half-track M2A1 (tracteur léger d'artillerie)
66th Armored Field Artillery Battalion
4th Armored Division - US Army
Octobre 1944 - Lorraine.



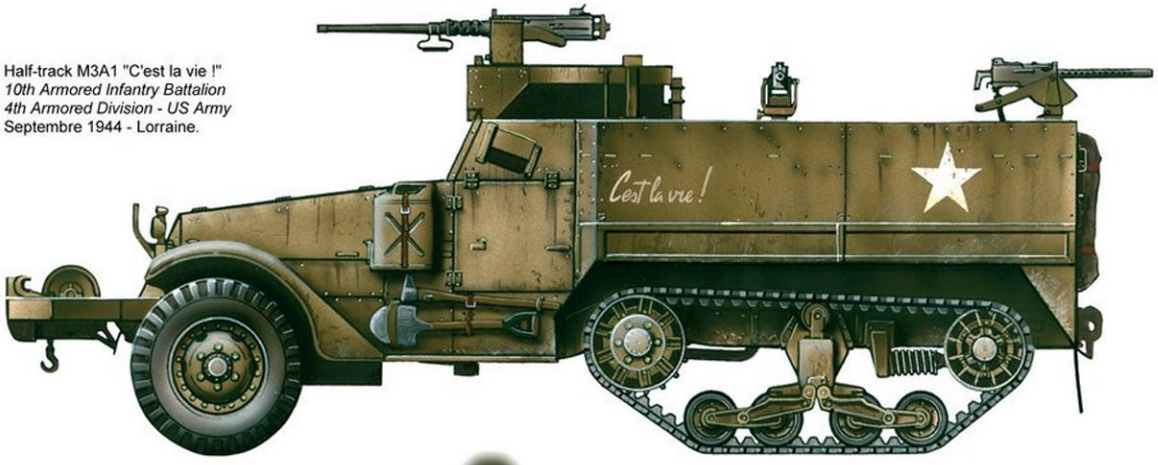


Sherman M4A3 (76)
8*th Tank Battalion / A Company*
4th Armored Division - US Army
Octobre 1944 - Lorraine.
Aucune marque sur ce char à la demande de son équipage

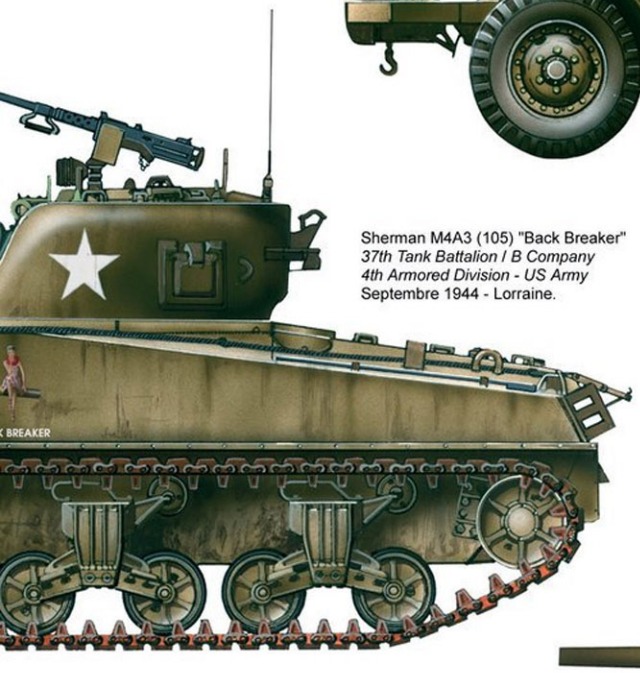
M5A1 "Destruction"
37th Tank Battalion / D Company
4th Armored Division - US Army
Octobre 1944 - Lorraine.

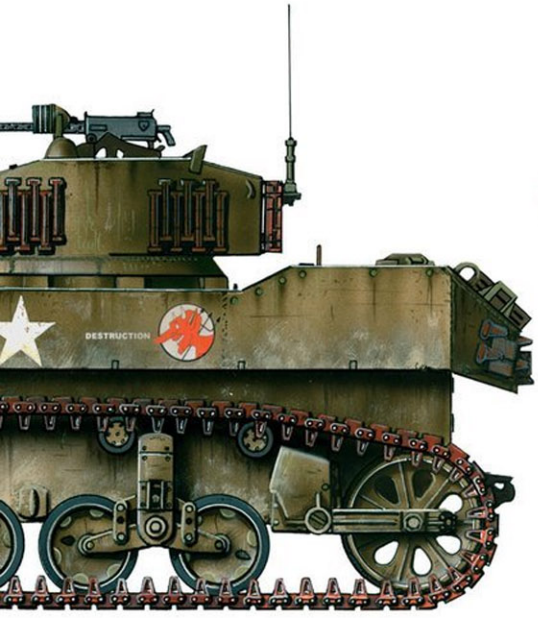
© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2006.

Half-track M3A1 "C'est la vie !"
10th Armored Infantry Battalion
4th Armored Division - US Army
Septembre 1944 - Lorraine.

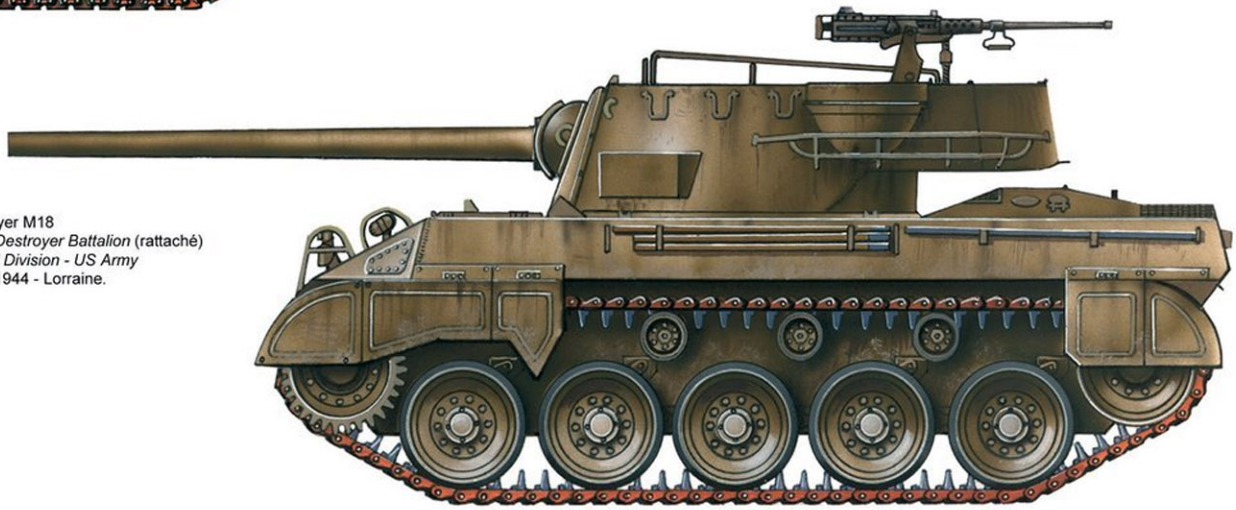


Sherman M4A3 (105) "Back Breaker"
37th Tank Battalion / B Company
4th Armored Division - US Army
Septembre 1944 - Lorraine.

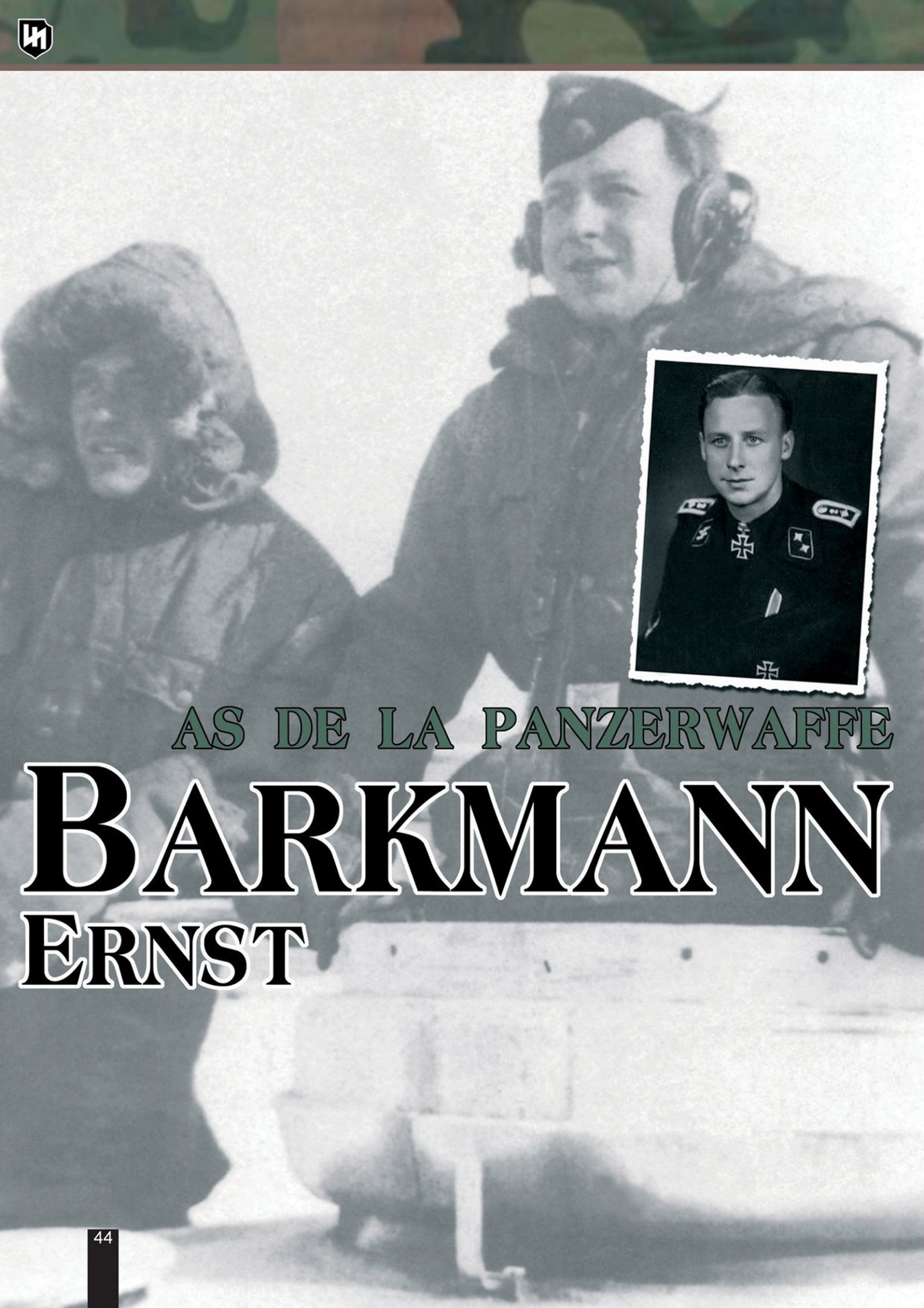




Sherman M4 "Thunderbolt IV"
37th Tank Battalion / HQ Company
4th Armored Division - US Army
Octobre 1944 - Lorraine.
Il s'agit du char de commandement du lieutenant-colonel Creighton Abrams, commandant le *37th Tank Battalion* et "as des as" des tankistes américains en Europe avec 80 chars ennemis détruits !



Tank Destroyer M18
704th Tank Destroyer Battalion (rattaché)
4th Armored Division - US Army
Septembre 1944 - Lorraine.



AS DE LA PANZERWAFFE

BARKMANN

ERNST

Ernst Barkmann ou la vie extraordinaire d'un gamin engagé au sein de la « Das Reich » *en 1936. Sous-officier, il ne rejoindra le* Panzer-Regiment *de sa division que sur le tard, à l'hiver 1942-43. Son baptême du feu de tankiste, il le vivra en combattant les T-34 de Staline à bord d'un* Panzer III lang. *Il s'agira alors pour lui d'une révélation car, de cette époque jusqu'à la fin de la guerre, il se dévoilera comme l'un des plus brillants chefs de char de sa génération. Alliant un réel sens de la tactique à une détermination sans faille, Barkmann et son Panther deviendront vite de redoutables prédateurs pour leurs adversaires.*

Comme tous les articles que nous publions, celui que vous vous apprêtez à lire a bien évidemment été réalisé à partir de documents d'archive, dont des compte-rendus de combats rédigés par Barkmann lui-même ou bien ses supérieurs hiérarchiques. Cependant, au fur et à mesure de mes recherches, j'ai éprouvé la nécessité de recouper ces textes vieux de soixante ans avec des sources américaines, dont des « After Action Reports » *écrits par des « victimes » de Barkmann. Pourquoi ? Parce que certains passages des aventures de notre homme étaient tout bonnement incroyables. Et pourtant, ce que vous allez découvrir n'est que la réalité... Mais quelle réalité ! Il est temps d'embarquer à bord du* Panzer *de Barkmann et, avec lui, de vivre une guerre faîte de ruse, d'audace et de bravoure en Normandie puis dans les Ardennes !*

Accrochez-vous, ça va secouer !
Yannis Kadari

Fils d'un exploitant agricole, Ernst Barkmann voit le jour en août 1919, à Kisdorf, dans le Schleswig-Holstein. Ernst laisse à ses camarades d'école le souvenir d'un élève discret, parfois taciturne, mais assidu. Adolescent, il est contraint de mettre un terme à ses études pour aider son père à la ferme. Une situation qui chaque jour passant l'éloigne un peu plus de ses rêves de jeune homme avide d'aventures. Déterminé, ce qui sera d'ailleurs l'un de ses principaux traits de caractère tout au long de sa carrière militaire, Ernst décide de prendre son existence en main et de rejoindre la nouvelle élite du régime national-socialiste, la SS.

DE RADOLFSZELL À SAINT-LÔ

En avril 1936, il se porte volontaire pour rejoindre le *SS-Standarte* « Germania ». Admis au sein de ce qui deviendra plus tard la *Waffen-SS*, il est versé dans l'un des bataillons du régiment encaserné à Radolfszell. Le baptême du feu de Barkmann a lieu durant la campagne de Pologne, au cours de laquelle il sert comme mitrailleur à la *9. Kompanie* du « Germania ». Blessé, il retrouve son unité juste à temps pour participer à « Barbarossa ». À nouveau touché à l'automne 1941, il est évacué vers le *Reich*, le temps de sa convalescence. À l'hiver 1941-42, on le retrouve aux Pays-Bas, où il est instructeur auprès de Néerlandais s'étant portés volontaires pour rejoindre la *Waffen-SS* ; un « emploi » qui ne correspond guère à ses envies de baroud. Ernst fait des pieds et des mains pour retourner sur l'*Ostfront*. Sa demande pour rejoindre les *Panzertruppen* de la *Waffen-SS* est entendue au début du printemps 1942. Après une formation tactique et technique de plusieurs mois, Barkmann rejoint le *SS-Panzer-Regiment 2*, le régiment de chars de la *SS-Panzer-Grenadier-Division* « Das Reich ». Il sert comme canonnier à bord du blindé du chef de la *2. Panzer-Kompanie* avant de devenir à son tour chef de char (*Bordführer*) sur un *Panzer III lang*. C'est sur cet engin que, début 1943, il affronte les T-34 soviétiques dans les secteurs de Kharkov et Bielgorod part des températures quasi-polaires. Au cours de ces opérations – offensives qui d'ailleurs constituent des chefs d'œuvre de stratégie « signés » Erich von Manstein – il est remarqué par ses supérieurs comme par ses camarades pour ses qualités guerrières. Ses capacités de prise de décisions rapides doublées d'un réel sens de la tactique en font l'un des plus brillants éléments de son unité. Jour après jour, la liste de ses victimes s'allonge. Ce n'est donc pas par hasard que, au second semestre 1943, notre homme se voit confier le commandement de l'un des tout nouveaux Panther versés au *SS-Panzer-Regiment 2*. Parallèlement, promotions et décorations se succèdent pour Barkmann.

Dans les premiers jours de juin 1944, alors que les Alliés prennent pied sur les plages normandes, Ernst Barkmann et ses camarades de la *2. SS-Panzer-Division* « Das Reich » sont au repos en France, au cœur du Sud-Ouest, près de Montauban. La suite, nous ne la connaissons malheureusement que trop bien, avec la montée en ligne de la division du *SS-Gruppenführer* Heinz Lammerding vers le secteur américain de Saint-Lô et les effroyables massacres d'Oradour-sur-Glane et de Tulle perpétrés par les *Waffen-SS*. Pour Barkmann, lié ni de près ni de loin à ces crimes de guerre, l'actualité consiste surtout à stopper la poussée des *9th* et *30th Infantry Divisions* appuyées par les chars de la *3rd Armored Division*. Des éléments de pointe américains sont en effet parvenus à franchir le canal Vire-Taute en empruntant le pont de Saint-Fromond, ce qui inquiète le commandement allemand. Le 8 juillet, bien que la division soit parvenue en Normandie de manière éparse, une *Gepanzerte Kampfgruppe* de la « Das Reich » formée à la va-vite reçoit l'ordre de contre-attaquer pour ralentir l'ennemi. Pour la première fois de sa carrière, Ernst Barkmann, désormais affecté à la *4. Kompanie* [Son Panther porte le numéro tactique « 424 » – NdlA], est

Russie centrale, fin de l'été 1943 : Cette photo de qualité très moyenne montre le Panther « 401 » (pas celui que Barkmann utilisera dans les Ardennes à la fin 1944), machine appartenant au *SS-Panzer-Regiment 2*, le régiment de chars de la « Das Reich ». À cette époque, Barkmann, que l'on voit assis au centre du cliché, est encore canonnier. Il sert sous les ordres d'Alfred Hargesheimer, son *Bordführer* et chef de la *4. Panzer-Kompanie*. Auparavant, Ernst a commandé un *Panzer III lang* lors de l'offensive « Manstein » sur Kharkov. Bientôt, il touchera son propre Panther *Ausf. D*, le « 221 », avec lequel il se battra en Russie jusqu'au rapatriement de la division dans le sud-ouest de la France. Entre les mains de Barkmann, le Panther deviendra bien vite « l'arme fatale » !

Coll. Y. Kadari

engagé contre des blindés américains. Qu'à cela ne tienne, il en faut plus pour inquiéter un homme qui compte déjà à son palmarès une cinquantaine de chars russes détruits ! Le jour même, le premier Sherman d'une longue série vient s'ajouter au tableau de chasse de l'Allemand.

Avec ce premier accrochage, au-delà des caractéristiques techniques différenciant les M4 des T-34 et des autres chars soviétiques, Barkmann prend conscience de la singularité des combats de blindés en Normandie. Ce qui l'attend a en effet peu de choses en commun avec ce qu'il a déjà eu à vivre dans les steppes russes et ukrainiennes. Du fait de la géographie si particulière du pays normand et de son bocage, il est quasiment impossible de déborder l'adversaire pour l'engager de flanc ou, encore mieux, par l'arrière. Les compagnies sont disséminées le long de la ligne de contact. Les *Panzer* opèrent par petits groupes, voire individuellement comme ce sera souvent le cas pour Barkmann. À l'inverse de l'*Ostfront* où il est courant d'ouvrir le feu à mille mètres et plus, les distances d'engagement sont ici très courtes : quatre cents mètres, parfois moins. Du fait de ces compartiments de terrain réduits, l'élongation de tir du canon 7,5cm KwK 42 L/70 du Panther ne représente pas un avantage décisif face aux 75mm et 76,2mm des chars américains. En résumant la chose de manière cavalière, ce sera le premier qui ouvrira le feu qui l'emportera. Ernst Barkmann apprend aussi à composer avec les tirs de barrage particulièrement violents déclenchés, pour un oui comme pour un non, par l'artillerie ennemie ; sans oublier les chasseurs-bombardiers P-47 et Typhoon, les *Jabos* comme les surnomment les *Landser*, qui rodent en permanence dans les cieux. Et puis, enfin, il y a le profil psychologique de l'ennemi, sa « personnalité » en quelque sorte. Si les tankistes soviétiques sont capables de prendre un maximum de risques pour forcer la décision ou faire sauter un verrou antichar, cela ne semble pas être le cas des Américains qui préfèrent se replier, laissant à l'artillerie ou à l'aviation le soin de « ramollir » leurs cibles. *A priori*, il semble plus aisé d'intimider les Alliés occidentaux que les Russes, dont la ténacité est loin de se démentir en cet été 1944. Ces données, nouvelles pour lui comme pour nombre de ses camarades, Barkmann les assimile très vite, développant une tactique adaptée à la situation. Il choisit de « chasser » à l'affût, de s'embusquer en positionnant son Panther à couvert, à l'orée d'un bois, derrière une haie, un muret ou encore sous un bosquet. Camouflé à l'aide de branchages frais, immobile, silencieux, le « fauve » peut ainsi passer des heures à guetter les débouchés depuis lesquels des chars adverses pourraient faire leur apparition. Et le moins que l'on puisse dire, c'est qu'à plusieurs reprises, la patience de Barkmann sera récompensée !

Ernst Barkmann au sommet de sa carrière de chef de char. L'Allemand passera quasiment tout le temps de la guerre au sein de la « Das Reich », unité au sein de laquelle il s'était engagé en 1936, à l'âge de seize ans.

Coll. Y. Kadari

L'ÉPOPÉE NORMANDE DU PANTHER «424 »

C'est ainsi que, dans la matinée du 12 juillet, deux chars américains supplémentaires sont réduits à l'état de ferraille par les perforants de son Panther. Un troisième Sherman, cherchant à manœuvrer pour s'enfuir, est immobilisé en pleine course. L'équipage en gicle *in extremis*. Quelques secondes plus tard, le M4 prend feu et explose. Pris sous un déluge d'obus expédiés par les artilleurs ennemis, le Panther décroche en se faufilant par des chemins creux. Le lendemain, la *4. Panzer-Kompanie* est à nouveau engagée au feu. Fidèle à ses nouvelles habitudes normandes, Barkmann prend position dans un repli du terrain, mettant son engin à défilement de tourelle, à l'extrême limite des positions tenues par la « Das Reich ». Si les *GI's* attaquent, le char sera aux premières loges pour les recevoir. Quelques branches d'arbres glanées dans un sous-bois sont disposées sur le *Panzer* afin de le rendre invisible aux chars ennemis et de le soustraire à la curiosité malsaine des *Jabos*. Dans une logique similaire, l'équipage prend le soin d'effacer les traces laissées par les chenilles dans les champs des alentours. À la guerre, un rien peut trahir une position et avoir des répercussions tragiques... L'attente débute. Une fois de plus, elle sera payante. Bientôt, six Sherman de la *3rd Armored Division* apparaissent à quelques centaines de mètres. Quittant une zone boisée, progressant en ordre de bataille, les chars de la « Spearhead » avancent à allure réduite. Ils n'ont pas d'escorte de fantassins. La chaleur estivale est telle que les équipages ont laissé leurs volets blindés ouverts. Suspicieux, les tankistes américains fouillent à distance le moindre bosquet susceptible d'abriter un canon antichar ou un *Panzer* en faisant pivoter leurs tourelles en tous sens. Tapi dans sa tanière, le chef de char du Panther suit les évolutions ennemies depuis son tourelleau. À bord du char allemand, la concentration de l'équipage est à son paroxysme, d'autant qu'Ernst Barkmann a décidé de laisser s'approcher ses proies à quatre cents mètres avant de les engager. Six cents mètres, le *7,5cm KwK 42 L/70* du Panther s'aligne sur le char de tête US. Cinq cent cinquante mètres, le chargeur engage un perforant dans la chambre du

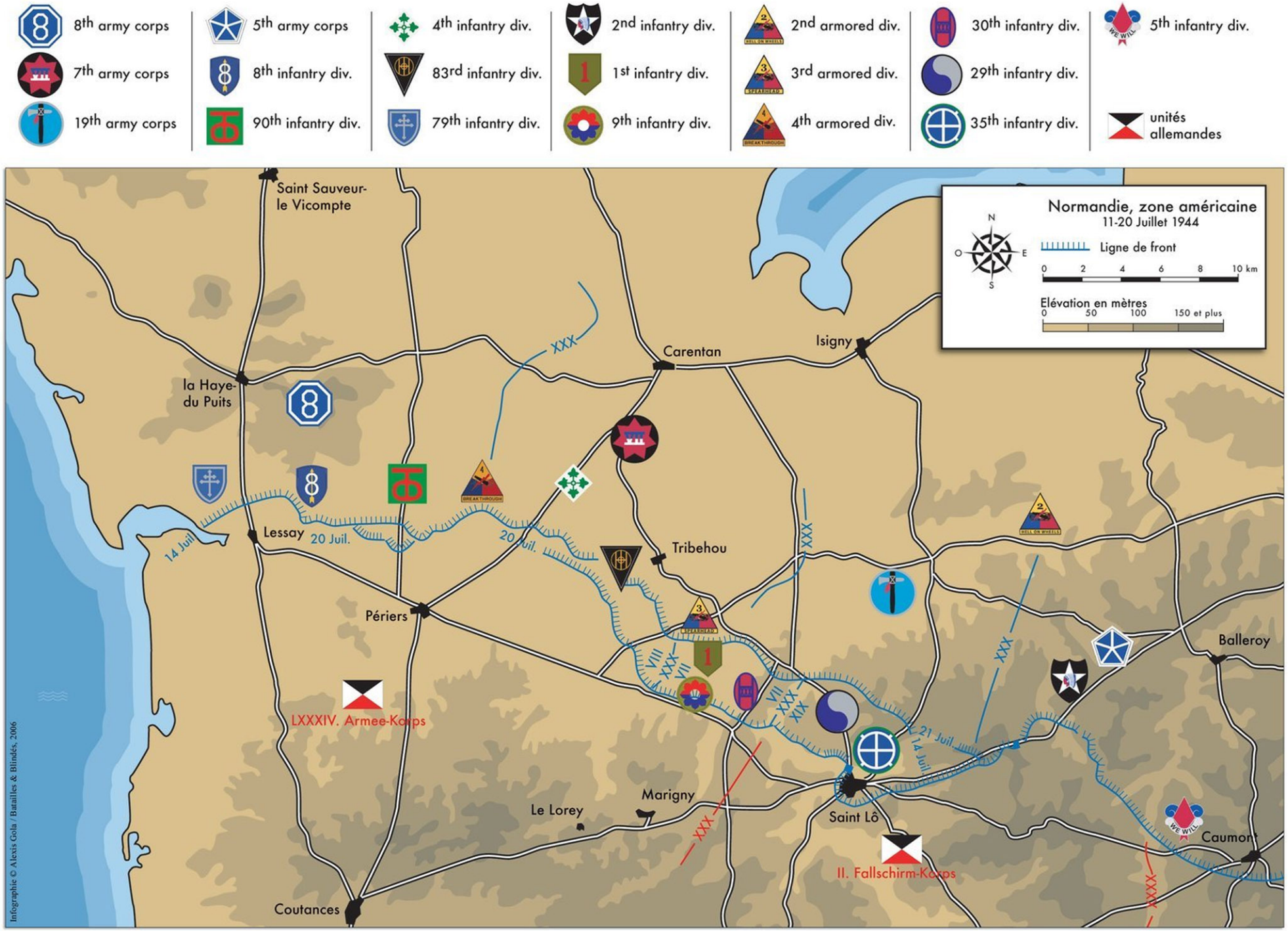
Panzerkampfwagen V Ausf. D « 221 »
2./ I. SS-Panzer-Abteilung
2. SS-Panzer-Regiment « Das Reich »
2. SS-Panzer-Grenadiere-Division « Das Reich »
Ukraine, 1943.

© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2006.

7,5cm tandis que le canonnier est déjà rivé à sa lunette de tir. Cinq cents mètres, les Sherman obliquent légèrement sur leur droite, offrant ainsi leurs flancs au prédateur allemand. Quatre cent cinquante mètres, l'ordre de tir est désormais imminent, chacun retient son souffle. Le Panther n'a toujours pas été repéré. Les rugissements des moteurs et les cliquetis des chenilles américaines vont *crescendo* ; on entend même les chefs de char ennemis s'interpeller les uns les autres en hurlant. Quatre cents mètres, « *Feuer* » ! Dans un bruit assourdissant, un obus filant à plus de mille mètres/seconde quitte le tube du Panther pour frapper sa cible de plein fouet. Il se loge dans le compartiment moteur. Les coups de départ et d'arrivée n'ont fait qu'un tant la distance d'engagement était faible. Le Sherman est immédiatement enveloppé par une fumée noirâtre qui monte vers le ciel en épaisses volutes. Un de moins ! Les congénères de la malheureuse victime sont incapables de repérer l'endroit depuis lequel le projectile mortel a été tiré. Les volets blindés des Américains se referment, les engins accélèrent. Mais, déjà, Barkmann et ses hommes ont choisi une nouvelle cible. *Bis repetita placent*, un second char est détruit. Les Sherman décrochent dans la précipitation. Malgré son âge, l'Allemand est un combattant expérimenté ayant des dizaines d'engagements à son actif. Il sait qu'à son tour, il doit déguerpir du champ de bataille sans plus tarder car, d'ici à une poignée de minutes, les tankistes adverses auront transmis à leur artillerie divisionnaire les coordonnées précises de la zone des combats et que, très vite, ce périmètre sera noyé sous un orage d'acier. Sans oublier que les carcasses en flammes ont une fâcheuse propension à attirer ces « fichus » chasseurs-bombardiers alliés ; des machines contre lesquelles un char ne peut guère lutter autrement qu'en fuyant jusqu'au couvert le plus proche… Et encore ! Le *Panzer* de quarante-cinq tonnes manœuvre puis se met en mouvement pour s'extraire de sa position afin de rejoindre les lignes de la « Das Reich ». Déjà, les artilleurs adverses commencent à arroser le secteur. Embusqués au bord d'un chemin creux, des *Panzer-Grenadiere* du « Der Führer », l'un des régiments d'infanterie mécanisée de la division, viennent au devant de la machine de Barkmann pour l'interpeller : des soldats américains se seraient infiltrés dans un

© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2006.

Panzerkampfwagen V Ausf. A « 424 »
4./ I. SS-Panzer-Abteilung
2. SS-Panzer-Regiment « Das Reich »
2. SS-Panzer-Division « Das Reich »
Normandie, 1944.


8th army corps
7th army corps
19th army corps
5th army corps
8th infantry div.
90th infantry div.
4th infantry div.
83rd infantry div.
79th infantry div.
2nd infantry div.
1st infantry div.
9th infantry div.
2nd armored div.
3rd armored div.
4th armored div.
30th infantry div.
29th infantry div.
35th infantry div.
5th infantry div.
unités allemandes
Normandie, zone américaine
11-20 Juillet 1944
Ligne de front
0 2 4 6 8 10 km
Elévation en mètres
0 50 100 150 et plus
N
O
E
S
Saint Sauveur-le Vicompte
la Haye-du Puits
Carentan
Isigny
Lessay
Périers
Tribehou
Balleroy
Marigny
Le Lorey
Saint Lô
Caumont
Coutances
LXXXIV. Armee-Korps
II. Fallschirm-Korps
14 Juil.
20 Juil.
20 Juil.
21 Juil.
14 Juil.
XXX
VIII
XIX
VII
Infographie © Alexis Gola / Batailles & Blindés, 2006

Nul n'échappe à la corvée d'approvisionnement en obus et en munitions, pas même le *Bordführer* (chef de char) d'un Panther ! À bord des chars, qu'ils soient alliés ou allemands, se développait rapidement une vie d'équipage avec ses règles propres, un peu comme sur les navires de guerre. Pour autant, au combat, chacun savait parfaitement bien ce qu'il avait à faire. Camaraderie et réflexes conditionnés, assortis de la « vista » du chef d'engin, étaient souvent la clef de la victoire sur l'ennemi ou, à défaut, celle de la survie !

Bundersarchiv

autre secteur et prendraient position un peu plus loin sur la route. « *Panzer Marsch !* », l'Allemand déroute son char. Slalomant entre des arbres et des haies, le blindé s'enfonce dans un petit bois à la recherche de l'ennemi. Rapidement, Barkmann repère un semi-chenillé américain dont l'équipage est occupé à mettre en batterie une pièce antichar. Les *GI's* ignorent qu'ils sont désormais dans la ligne de visée du *7,5cm KwK 42 L/70* du « 424 ». L'obus explosif tiré par le canonnier de Barkmann ne leur laisse aucune chance. Mais comme souvent à la guerre, en une fraction de seconde, le chasseur peut devenir chassé. Au moment où le Panther s'apprête à reprendre sa course, un perforant tiré depuis la droite du char vient s'écraser sur le mantelet de son canon. Si le projectile ne parvient pas à percer l'épaisse cuirasse du *Panzer*, l'effet de concussion, lui, fait son œuvre. À bord, à défaut d'être réellement blessés, les *SS-Panzerschützen* sont abasourdis par le choc. Barkmann reprend ses esprits. Bientôt, ses ordres fusent sur l'Intercom. Quel est l'état du char ? Le moteur – calé du fait de l'impact – peut-il être redémarré ? Peut-on faire mouvement pour sortir de ce guêpier avant d'avoir à encaisser un second projectile qui, cette fois, pourrait bien être fatal au « 424 » ? Les réponses à ces questions, le *Bordführer* n'a pas le temps de les obtenir car des flammèches provoquées par à un court-circuit électrique commencent déjà à lécher l'intérieur de la tourelle. Il faut évacuer ! Les membres d'équipage se ruent vers leurs trappes. Tous sortent du *Panzer* ; tous, sauf le canonnier. Évanoui, l'homme gît au fond de la tourelle, recroquevillé sous la culasse de son *7,5cm*. D'ici peu de temps, il brûlera vif, à moins qu'auparavant, il ne se soit étouffé à cause des fumées toxiques... Ernst Barkmann s'élance vers son blindé pour le secourir. Tandis qu'il grimpe à bord, il entend distinctement un nouveau coup de départ, une sorte de craquement sourd. Le bruit ressemble à un grondement de tonnerre. L'ennemi n'est donc pas très loin, mais où ? Précédé d'un sifflement strident, un second projectile frôle effectivement la tourelle du Panther avant de finir sa course dans un arbre qu'il décapite. Aussi incroyable que cela puisse paraître, le tireur adverse vient de manquer sa cible alors que celle-ci est immobilisée, en perdition. Le chef de char hisse son canonnier à l'extérieur du *Panzer*. Malgré la fumée de plus en plus épaisse, l'incendie semble ne pas être très vigoureux. Il n'en faut pas plus à Barkmann pour décider d'essayer d'éteindre le feu avec les extincteurs du lot de bord. Tandis que l'équipage se mobilise pour venir à bout des flammes et que le canonnier se remet, chacun s'attend à ce que le char soit achevé par l'ennemi… Mais rien ne vient, peut-être parce que les tankistes américains embusqués quelque part dans le bocage estiment que le « 424 » a eu son compte et qu'il ne mérite pas que l'on gâche un obus de plus pour faire un « *overkill* » [multiplication de coups au but sur un engin déjà détruit ou bien neutralisé – NdlA]. Les flammes sont maîtrisées. Mieux encore, les 700cv du moteur Maybach reprennent vie. Le Panther se remet en mouvement, au ralenti, non sans difficultés, des organes mécaniques ayant souffert. L'engin regagne péniblement son atelier régimentaire. Le diagnostic des mécanos est rassurant, une journée de travail, deux tout au plus, devraient suffire à remettre le char en état de combattre. Par contre, pour le chef de char et son équipage, il n'est pas question de se reposer.

Barkmann se voit confier un Panther de remplacement. L'engin a été révisé, les pleins de carburant et de munitions ont été faits mais il n'a pas été nettoyé, comme en témoignent les taches de sang séché qui ornent macabrement le tourelleau et l'intérieur de la tourelle. Le *Bordführer* précédemment affecté à ce *Panzer* a été décapité par un obus de 75mm américain quarante-huit heures auparavant… Pour l'équipage de l'as allemand, la guerre se poursuit. Et à ce sujet, les nouvelles ne sont pas bonnes. Les Alliés ont lancé de nouvelles attaques sur le secteur de la « Das Reich ». Le front menace de craquer. La journée ne sera donc pas des plus reposantes. Dès l'aube, Barkmann reçoit pour mission de conduire un *Zug* de quatre Panther au cœur du dispositif américain afin de faire jonction avec des camarades encerclés au cours de la nuit. Quatre *Panzer* ont été pris au piège ainsi que des dizaines *Panzer-Grenadiere*. Ils tiennent sous la pression de l'adversaire, mais pour combien de temps encore ? Nul ne le sait. L'opération est un succès ; la *Kampfgruppe* est libérée par Barkmann et ses engins. Au passage, l'Allemand s'adjuge trois M4 supplémentaires, dont un tiré à moins de cent mètres ! À midi, les *SS-Panzerschützen* repartent au combat. Les ordres ont été donnés par le *SS-Obersturmbannführer* Christian Tychsen en personne, le *Kommandeur* du *SS-Panzer-Regiment 2*. À trente-quatre ans à peine, l'homme est l'un des plus brillants chefs d'unité blindée des *Wehrmacht*. Rappelons d'ailleurs qu'il remplacera Heinz Lammerding à la tête de la « Das Reich » lorsque celui-ci sera blessé le 26 juillet 1944. Ce poste, Tychsen

Pâturages verdoyants, vaches noires et blanches, Panther et *Panzerschützen* inquiets scrutant les cieux, pas de doutes ! Nous sommes bien en Normandie à l'été 1944. Par contre, il ne s'agit pas d'un Panzer de la *2. SS-Panzer-Division*, l'unité de Barkmann, mais d'une machine du *Panzer-Regiment 33*, le régiment de blindés de la *9. Panzer*, elle-aussi engagée (en partie) sur le « front de l'invasion » comme les Allemands nommaient la Normandie.

Bundersarchiv

ne le gardera pas longtemps puisque, fait prisonnier par les troupes américaines, il décédera des suites de ses blessures dans des conditions pour les moins mystérieuses... En attendant, son idée est d'expédier Barkmann vers les avant-postes ennemis afin de libérer un groupe de combattants emprisonnés par les *GI's*. Parmi eux figurerait un officier d'état-major de la *Heer* ayant une idée très précise du dispositif défensif de la « Das Reich » et des unités voisines ; qu'il parle et l'*US Army* saura où attaquer pour briser à coup sûr la résistance allemande. Ernst Barkmann monte son affaire comme une charge de chevau-légers. Concrètement, il doit parcourir huit cents mètres en plein *no man's land* pour atteindre son objectif avant 17h00. Pourquoi 17h00 ? Parce que c'est l'heure à laquelle les Américains réalisent habituellement leur relève et que, vraisemblablement, ils profiteront de cette opération pour évacuer les prisonniers et les conduire vers des officiers du renseignement. Bref, le temps joue contre l'Allemand. Il doit faire vite. D'ailleurs, tactiquement, son seul espoir est de foncer en évitant de se faire accrocher par l'ennemi. Stopper un char lourd dans de telles circonstances, même pour ouvrir le feu, reviendrait à un suicide. Quant aux chasseurs-bombardiers, reste à espérer qu'ils seront suffisamment occupés ailleurs pour ne pas s'en prendre au *Panzer*… La chevauchée de Barkmann débute dans l'après-midi. À la surprise générale, il parvient sans difficultés aux abords de la bâtisse dans laquelle sont retenus les captifs. Découvrant la présence du char allemand, les hommes de la *Military Police* abandonnent leurs postes et, avec eux, leurs prisonniers. Une fois encore, l'opération est un succès. Le soir

Oui, il s'agit bien de semi-chenillés d'une unité de *Panzer-Grenadiere* de la « Das Reich » et non cette photo n'a pas été prise en Normandie, mais bel et bien dans le sud-ouest de la France, près de Montauban, où la division était au repos avant de monter en ligne à l'été 1944. Bien que les zones de combats soient très éloignées, le camouflage à l'aide de branchages (frais) procède d'un automatisme pour les troupes allemandes ; automatisme lié au fait que la *Luftwaffe* a perdu la suprématie aérienne depuis bien longtemps, livrant *de facto* les unités terrestres à la vindicte des pilotes alliés. Au fil de ses rapports et compte-rendus, Barkmann fait régulièrement référence à la menace mortelle des *Jabos*, dont il sera victile à plusieurs reprises.

US NARA

Eh oui ! Ce sont bien des soldats américains que vous voyez à bord de ce redoutable *Sd.Kfz 7* armé d'un *2cm Flakvierling 38*. Appartenant à la « Das Reich », comme en témoigne l'emblème runique de la division peint sur l'arrière gauche de l'engin, celui-ci a été abandonné quelques jours après le début de l'opération « Cobra ». A-t-il été touché ou est-il tombé en panne ? Une seule chose est certaine, ce semi-chenillé est sur le bord de ce chemin depuis déjà plusieurs jours car les branchages servant à le camoufler sont fanés ; or, les Allemands en changeaient quotidiennement par mesure de sécurité. En terme de camouflage rien n'est en effet plus contre-productif que de ne pas parvenir à se noyer dans la masse des couleurs de l'environnement dans lequel on évolue !

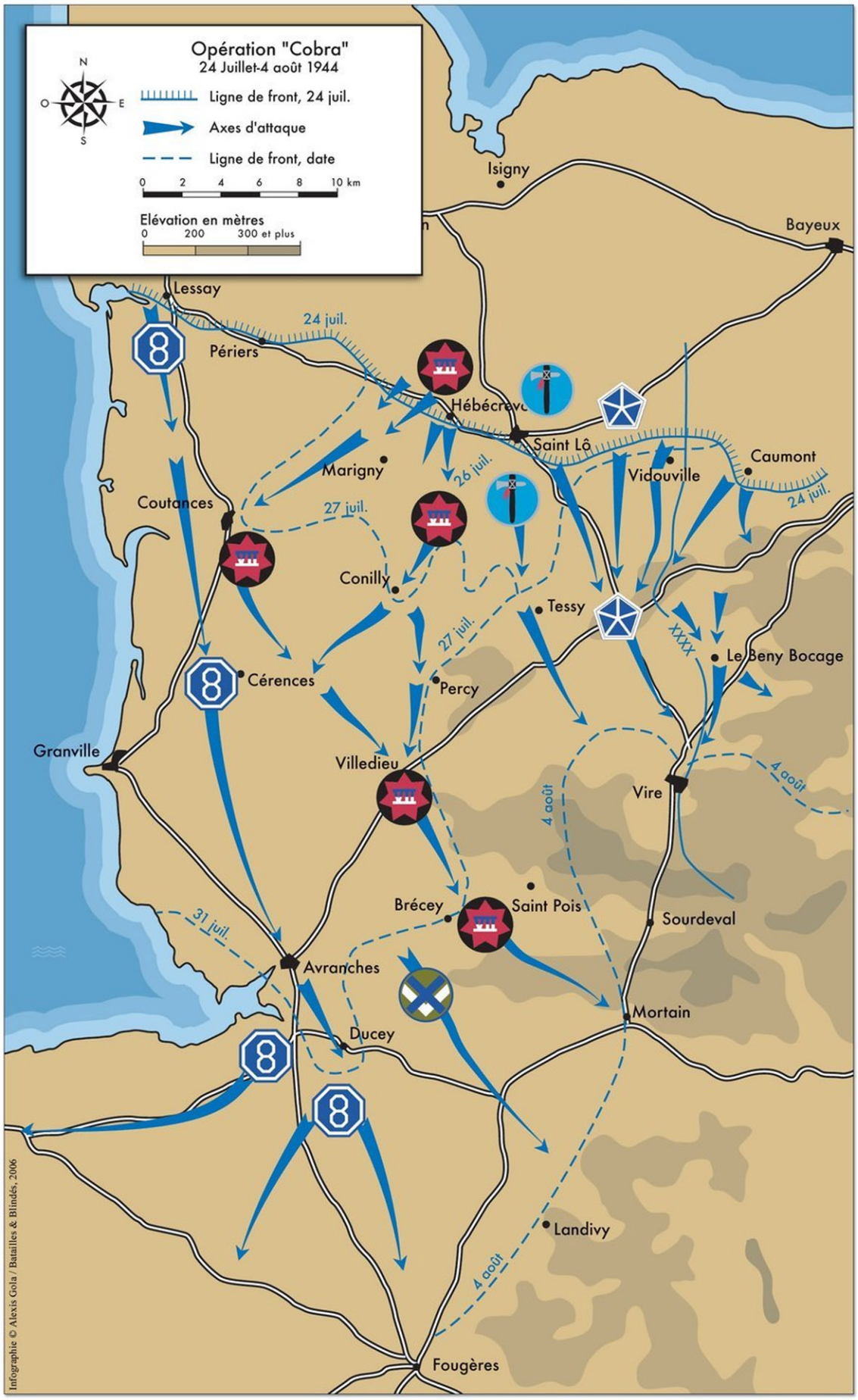
US NARA

même, Barkmann et ses hommes retrouvent leur « 424 », entre temps réparé par l'atelier lourd du régiment.

« *UN SACRÉ MERDIER !* »

Normandie, mi-juillet 1944 : du fait de la ténacité allemande, les troupes américaines sont contraintes de livrer une guerre d'usure terriblement destructrice pour le moral des *GI's* comme pour celui de l'opinion publique d'Outre-atlantique. Pour briser cette spirale infernale et mettre un terme à ces effets pervers, Omar Bradley, qui commande les forces américaines en France, planifie l'opération « Cobra ». Avec l'aide de l'aviation stratégique, celle-ci a précisément pour objectif d'ouvrir une brèche dans les lignes ennemies afin que les chars de Patton puissent exploiter vers le sud de la péninsule du Cotentin, en direction de Coutances puis d'Avranches. Il est ensuite planifié de libérer la Bretagne tout en engageant un vaste mouvement tournant vers la Seine. L'idée des Alliés est ainsi de prendre dans la nasse les divisions allemandes fixées par les Britanniques dans le secteur de Caen. « Cobra » est déclenchée en deux phases, les 24 et 25 juillet 1944. Côté américain, les premiers morts sont des *GI's* pris sous les bombardements des B-17 et des B-24, dans le secteur de la Chapelle-en-Juger. Côté allemand, la principale victime est la *Panzerlehr-Division* du *Generalleutnant* Fritz Bayerlein. En quelques dizaines de minutes, l'une des plus puissantes divisions cuirassées du *III. Reich* est écrasée, laminée, anéantie, rayée de la carte par trois mille tonnes de bombes larguées par des centaines de quadrimoteurs. Abasourdis par ce « *Carpet Bombing* », les Allemands n'opposent quasiment aucune résistance aux blindés américains qui montent à l'assaut de leurs positions. Le 26, les *GI's* parviennent à enlever Saint-Gilles, Canisy et de nombreux autres bourgs. La route reliant Coutances à Saint-Lô est atteinte. Le front allemand vacille. Les lignes de résistance commencent à craquer sous la pression. Marigny, où la « Das Reich » engage une *Kampfgruppe* pour prêter main forte aux fantassins de la *353. Infanterie-Division*, Lessay et Périers sont libérées dans la journée du 27 après d'âpres combats. Le lendemain, Coutances tombera aux mains de la *4th Armored Division*. Les routes de Granville et d'Avranches seront ouvertes et, avec elles, celles de Bretagne.

Pour les Allemands, dès les premières heures de « Cobra », la situation vire à la catastrophe ; d'autant qu'ils ne disposent quasiment d'aucune réserve opérative pour essayer d'aveugler la brèche alliée. Un officier supérieur de la *Wehrmacht* ira même jusqu'à qualifier ce désastre de « *sacré merdier* »… Doux euphémisme ! De fait, l'offensive de Patton annonce la fin de la résistance allemande en Normandie. Ernst Barkmann est évidemment pris dans la tourmente de ces événements. Ainsi, dès les premières lueurs du mercredi 26 juillet, le « 424 » et d'autres éléments épars de la « Das Reich » sont rassemblés pour être engagés sur les arrières de ce qu'il reste de la *Panzerlehr*. À défaut de pouvoir stopper les colonnes de la *3rd US Army*, les stratèges allemands espèrent les ralentir suffisamment pour rameuter d'ultimes réserves et reconstituer un semblant de front dans le Cotentin méridional. Une course contre la montre s'engage. En « vieux » soldat, le *SS-Unterscharführer* Barkmann sait que, malgré les combats retardateurs qu'il s'apprête à livrer, l'espoir d'endiguer le flot américain est mince, voire nul. Mais l'homme est avant tout un combattant discipliné et, à ce titre, il est entraîné à aller jusqu'au bout des ordres reçus. Après avoir échappé au pire lors d'une attaque conduite par quatre P-47, l'as des *Panzer* et son équipage rejoignent, non sans mal, les positions de leur *Panzer-Kompanie* à l'aube du 27. Le Panther de Barkmann se positionne à couvert près d'un village baptisé Le Lorey. Si le bourg en tant que tel n'a strictement aucune importance stratégique, il est en revanche placé le long de l'axe Saint-Lô-Coutances, à seulement une poignée de kilomètres de Marigny. Autrement dit, Le Lorey a de fortes chances d'être un passage obligé pour des milliers de véhicules et de soldats


Opération "Cobra"
24 Juillet-4 août 1944
N
O
E
S
Ligne de front, 24 juil.
Axes d'attaque
Ligne de front, date
0 2 4 6 8 10 km
Elévation en mètres
0 200 300 et plus
8th army corps
7th army corps
5th army corps
19th army corps
15th army corps
Isigny
Bayeux
Lessay
Périers
24 juil.
Hébécrev
Saint Lô
Caumont
Marigny
26 juil.
Vidouville
24 juil.
Coutances
27 juil.
Conilly
Tessy
27 juil.
XXXX
Le Beny Bocage
Cérences
Percy
Granville
Villedieu
Vire
4 août
4 août
Brécey
Saint Pois
Sourdeval
31 juil.
Avranches
Mortain
Ducey
Landivy
4 août
Fougères
Infographie © Alexis Gola / Batailles & Blindés, 2006

ennemis en marche vers le Sud. Ce « détail » géographique va en faire un formidable terrain de chasse pour notre *Bordführer* qui va y réaliser un exploit militaire quasiment unique dans les annales de la guerre mécanisée !

THE BARKMANN'S CORNER

Comme dans les jours précédents, l'Allemand met son char à défilement de tourelle, près des ruines d'une fermette. Deux Panther de la *4. Panzer-Kompanie* sont aussi mobilisés pour protéger le secteur en couvrant les autres débouchés menant à Le Lorey. Alors que la matinée débute à peine, le soleil brille déjà très haut dans le ciel. La température grimpe rapidement – il fera d'ailleurs très chaud tout au long de cet été 1944 en Normandie. La météo est donc idéale pour les pilotes des chasseurs-bombardiers qui, à coups de roquettes et de bombes, soutiennent la progression des Sherman de Patton. Alors que tout semblait calme, des *Panzer-Grenadiere* de la « Das Reich » commencent à refluer de la ligne de contact qui serpente au nord de Le Lorey. Rapidement, Ernst Barkmann apprend que des blindés américains seraient en train de forcer les défenses allemandes. Sa mission va consister à stopper les machines ennemies pour les empêcher de déborder le village. Le « 424 » se faufile dans les rues du bourg. Parvenu à quelques centaines de mètres de la sortie nord de Le Lorey, le char oblique pour suivre une longue courbe qui va finalement le conduire sous quelques arbres, à l'abri derrière un monticule de terre. Là, le Panther devrait être invisible aux Jabos. Depuis cette position, Barkmann espère pouvoir tenir un carrefour routier situé à une centaine de mètres. De toute évidence, c'est l'objectif que les *GI's* cherchent à conquérir. Déjà, les bruits des moteurs américains se font entendre derrière une large bute couverte de pâturages. C'est de celle-ci que débouche la route Saint-Lô-Coutances et c'est donc de là que les M4 surgiront d'ici à quelques minutes. Deux Thunderbolt survolent la zone en rase-mottes, à pleine vitesse, sans repérer le *Panzer* camouflé. Comme toujours, le chef de char allemand attend son heure. La « partie de chasse » ne tardera plus à débuter. Quelques traînards, des *Landser* blessés pour la plupart, passent à proximité du Panther. Parmi ceux-ci, un *Spiess* d'un régiment d'infanterie de la *Heer* indique à l'équipage du « 424 » qu'une colonne ennemie serait en train de faire mouvement vers Le Lorey. Une quinzaine de chars, soit une *Tank Company* au complet, ouvrirait la route à des unités d'infanterie mécanisée suivies par des éléments du génie. Après avoir livré ces informations, le sous-officier s'éloigne. Puis, plus rien. Les Américains ont stoppé leur progression, certainement pour reconnaître les lieux avant de repartir de l'avant. Leurs moteurs tournant au ralenti, les ronronnements des Sherman sont à peine audibles. Le calme avant la tempête. Barkmann et ses *SS-Panzerschützen* sont seuls. Pour couvrir la retraite de la « Das Reich », ils vont devoir affronter les avant-gardes de Patton. Leurs chances de survie sont nulles, et pourtant !

« *Deux chars ennemis repérés sur la gauche* » ! L'heure de vérité a sonné. Les tankistes américains se sont élancés en essayant de prendre le maximum de vitesse, craignant visiblement d'être engagés par des antichars embossés à longue distance. Par contre, ils n'ont pas repéré l'engin de Barkmann. D'ailleurs, comment pourraient-ils seulement imaginer qu'un Panther esseulé serait resté en arrière de sa division pour mieux la couvrir ? Une telle stratégie ne reviendrait-elle pas à un suicide ? Les deux M4 débouchent précisément là où les Allemands les attendent. Derrière eux, suivent d'autres chars ainsi que des Jeeps et des camions. Poggendorf, le canonnier du « 424 », a déjà le premier Sherman dans sa ligne de visée. Le blindé américain danse dans le viseur du *Panzer*. Barkmann ordonne à son équipage « d'allumer » la cible lorsqu'elle sera parvenue à un endroit où le bitume est étroit, ce qui devrait ralentir les suivants. Le char de tête continue à rouler vers le carrefour. Feu ! À la surprise générale, l'obus du Panther ricoche sur la tourelle du Sherman sans parvenir à en perforer le blindage ! Peu importe, pas de temps à perdre. Le *7,5cm* du « 424 » est réalimenté avec un nouvel obus qui, à l'inverse de son prédécesseur, trouve sa nouvelle cible, soit la seconde machine de la colonne. La route est bloquée, les Américains essayent de se replier ; quant au premier Sherman qui, par miracle, est parvenu à se faufiler entre les mailles du filet de Barkmann, il sera détruit quelques minutes plus tard par un tireur de *Panzerfauste* embusqué près de Le Lorey. Pour les *GI's*, la surprise est totale. Tandis que quelques chefs d'engin téméraires conduisent leurs chars dans des prés pour y faire demi-tour, les véhicules légers, les camions et la majorité des blindés manœuvrent afin de rebrousser chemin

Belle vue d'un Panther se mettant en route dans un sous-bois normand. Le lecteur remarquera la poussière soulevée par les chenilles du char, à l'arrière. Dans certain cas, celle-ci pouvait être fatale au *Panzer*, surtout si des P-47 ou bien des Typhoon alliés étaient en maraude dans le secteur. Généralement, ces derniers se contentaient de saturer une zone avec leurs roquettes. En chef de char expérimenté, Ernst Barkmann prendra toujours un maximum de précautions pour camoufler au mieux son Panther. Ce blindé n'appartient pas à la « Das Reich » mais à une unité de la *Heer*, peut-être à la *I. Abteilung* du *Panzer-Regiment 33* de la *9. Panzer-Division*.

Bundersarchiv

sans quitter la route ; décision motivée par la phobie – bien légitime – des mines antichars disposées par l'ennemi dans les abords immédiats des axes de progression. Ce gymkhana a pour effet de produire un embouteillage de belle allure qui ne manque évidemment pas d'attirer l'attention de Barkmann. Le Panther crache obus sur obus, alternant explosifs et perforants pour accroître les dégâts infligés à l'adversaire. En quelques minutes, la route Saint-Lô-Coutances est littéralement transformée en une casse de véhicules militaires à ciel ouvert. Épaves de Jeeps, Dodge, GMC, Sherman et *half-tracks* s'y côtoient. Des caisses de munitions sautent. Des flots de carburant s'échappent des réservoirs crevés pour mieux s'enflammer à l'air libre. Le ciel s'assombrit à cause des fumées. D'ailleurs, bientôt, celles-ci ne devraient pas manquer d'attirer quelques redoutables *Jabos*. En attendant, au sol, les combats se poursuivent. Deux M4 cherchent à tourner la machine de Barkmann pour lui régler son compte par l'arrière. La tactique est connue et le coup « téléphoné ». Le premier char est mis en flammes par deux obus de *7,5cm*. Le second, lui, se montre nettement plus coriace. L'équipage américain connaît son affaire. La machine progresse par bons successifs, profitant de la moindre irrégularité du terrain pour se mettre à l'abri du canon du *Panzer*. Mieux, le Sherman fait mouche à deux reprises sur le « 424 » qui ne parvient pas à répliquer. Les dégâts sur la machine allemande sont mineurs, mais l'équipage, dont plusieurs membres sont blessés, doit en finir au plus vite avec ce « *Yankee* » car, déjà, de nouveaux blindés ennemis s'apprêtent à frapper. Or, tous les témoignages d'anciens combattants le disent : à la guerre, la moindre bourde ou le plus insignifiant des détails peuvent être fatals. Et, c'est précisément ce qui va arriver à ce M4 qui donne tant de fil à retordre à Barkmann et ses hommes : cherchant à gagner une position plus favorable pour ouvrir le feu, le char américain commet l'imprudence de quitter son abri de fortune pour s'engager à découvert sur une centaine de mètres. Erreur fatale. Cent mètres durant lesquels il offre son « cul » aux Allemands… Il n'en faut pas plus au *SS-Rottenführer* Poggendorf pour le réduire à l'état d'épave fumante.

Mais la guerre, c'est aussi une succession d'événements impromptus qu'il convient de prendre en compte avec un maximum de lucidité pour accroître ses chances de survie. Or, pour venir à bout de son adversaire, Barkmann a lui aussi été contraint de faire manœuvrer son char qui, du coup, a quitté le couvert des arbres sous lesquels il était camouflé jusqu'alors. Autrement dit, le Panther « 424 » est vulnérable à une attaque aérienne. Et comme un fait exprès, c'est au moment où le *Panzer* cherche à regagner son abri que des Thunderbolt apparaissent dans le ciel. Plusieurs appareils s'en prennent simultanément au blindé du *Waffen-SS*. Si les premières bombes tombent à bonne distance et se contentent de soulever d'impressionnantes gerbes de terre, au fur et à mesure de l'attaque, la visée des pilotes de l'*US Air Force* s'améliorent. Le Panther est victime du souffle de plusieurs projectiles, au point d'en trembler sur sa suspension ; Barkmann fera d'ailleurs référence à ce phénomène particulièrement impressionnant dans son compte-rendu. À bord, des obus se détachent de leurs râteliers et roulent en tous sens dans le compartiment de combat. À l'extérieur, des pièces du lot de bord et des patins de chenilles de rechange sont arrachés de leurs fixations. Certains de ces éléments sont projetés à plusieurs dizaines de mètres. Parallèlement, sur la terre ferme, les Sherman se préparent à procéder à la mise à mort du fauve. Il est désormais grand temps pour Ernst Barkmann de décrocher et de se replier vers Le Lorey où il pourra trouver des renforts ; du moins, l'espère-t-il. Pour cela, il devra couvrir plusieurs centaines de mètres en présentant, à son tour, l'arrière de son char à l'ennemi. Tourelle à six heures pour se couvrir du mieux possible, le « 424 » se dirige vers le petit village normand, entraînant dans son sillage plusieurs blindés américains bien décidés à venger leurs congénères. Aussi incroyable que cela puisse paraître, l'Allemand détruit trois Sherman supplémentaires au cours de cet épisode digne d'une véritable course-poursuite hollywoodienne. Cependant, le Panther encaisse lui aussi de nombreux obus, une dizaine au total, dont un qui endommage très sérieusement l'un de ses barbotins, ses chenilles et plusieurs galets de roulement. Parvenant à rompre le combat, Barkmann conduit finalement son blindé dans la cour d'une exploitation agricole établie près de Neubourg. Le char entre dans le corps de ferme en se traînant avant de décheniller, en direct, sous les regards sidérés des mécanos de la « Das Reich ». Il convient de préciser que le Panther de l'as allemand tient alors plus d'un énorme tas de ferrailles pissant l'huile de toutes parts que d'une redoutable machine de guerre de 45 tonnes. Mais peu importe, car au cours de cette bataille, Barkmann s'est adjugé neuf Sherman, sans compter les véhicules de servitudes les accompagnant. Surtout, il est parvenu à désorganiser une colonne

Normandie, juillet 1944 : « Cobra » brise les défenses allemandes afin que Patton et ses chars puissent exploiter dans la profondeur. Nous voyons ici un char M4 du *8th Tank Battalion* de la *4th Armored Division* progressant en direction d'Avranches, ville dans laquelle Barkmann passera de justesse entre les mailles du filet américain !

US NARA

Un *Half-Track* de la *4th Armored Division*, un M3A1, traverse les faubourgs de Coutances avant de s'engager vers le sud, en direction d'Avranches. Pris dans la tourmente de l'opération américaine « Cobra », Ernst Barkmann réalisera quelques exploits dont le plus impressionnant reste sans nul doute sa bataille à Le Lorey !

US NARA

28 juillet 1944 : Fin de l'aventure pour ces deux engins de la « Das Reich », et leurs équipages, détruits près de Notre-Dame-de-Cenilly. Ils appartenaient à une colonne de 2 500 hommes et 90 véhicules (en retraite) surprise à la tombée du jour par des éléments blindés et d'infanterie mécanisée de la 2nd *Armored Division*. Le lecteur aura bien entendu reconnu un *15cm Hummel* – baptisé « Clausewitz » – ainsi qu'un *Sd.Kfz. 251*.

US NARA

d'assaut ennemie et à localement ralentir les Américains. D'ailleurs, l'effet psychologique sur ces derniers sera tel qu'apprenant après-guerre l'identité du *Bordführer* du « 424 », Le Lorey sera couramment rebaptisée dans la littérature militaire anglo-saxonne « *The Barkmann's corner* » soit, en français, le « carrefour de Barkmann ». Mais revenons à cette fin du mois de juillet 1944 qui voit les armées allemandes s'effondrer.

FUITE EN AVANT

Comme ce fut déjà le cas à plusieurs reprises depuis l'arrivée de la division en Normandie, les hommes de l'atelier lourd du *Panzer-Regiment* de la « Das Reich » réussissent la prouesse technique de remettre en état le char de Barkmann au cours de la nuit. Au petit jour, les deux autres Panther engagés dans le secteur de Le Lorey rejoignent l'Allemand. Un renfort de poids mais qu'il convient de relativiser car ces chars sont eux aussi en piètre état. Isolés du gros leur division, Ernst et ses camarades vont devoir rejoindre des lignes allemandes qui ne cessent de fluctuer du fait des manœuvres américaines. À ce moment précis de « Cobra », le brouillard de guerre est total. Dans le meilleur des cas, les informations sur les positions des uns et des autres manquent de fiabilité. Parfois, elles sont tout bonnement erronées. Pour parvenir à s'échapper du piège allié, le *SS-Unterscharführer* décide de se faufiler au milieu des colonnes adverses marchant vers Coutances, ville qui, aux dernières nouvelles, serait encore tenue par des troupes amies. Accompagné par les deux Panther, Barkmann quitte Neubourg à l'aube du 28 juillet 1944. Le trio de blindés progresse avec la plus grande prudence. Mais, comme si conduire un groupe de trois chars lourds au milieu d'un territoire hostile n'était pas suffisamment périlleux, l'un des deux Panther arrivés quelques heures auparavant tombe en panne, peu de temps après le départ. Neubourg n'est qu'à quelques kilomètres, mais l'intervention des mécaniciens de l'atelier régimentaire est impossible car ils ont eux aussi décroché pour essayer de rejoindre tant bien que mal le secteur de Mortain. Solution ? Barkmann décide de prendre en remorque le *Panzer* en perdition. Opération non seulement délicate mais particulièrement dangereuse pour la bonne santé du moteur Maybach du « 424 » et celle de sa boite de vitesses ; sans oublier non plus qu'un tel attelage n'est pas vraiment d'une grande discrétion... Tractant un *Panzer* de 45 tonnes, notre homme parvient néanmoins à rejoindre les faubourgs de Coutances dans la journée du 28. Une fois encore, l'exploit est de taille et souligne le caractère trempé du *Bordführer*. Cependant, l'arrivée dans Coutances ne se déroule pas exactement comme Ernst l'aurait souhaité, dans le sens où il fait son entrée dans la ville en même temps que les avant-gardes blindées de la 4th *Armored Division*. Le Panther en panne doit être abandonné sur place après avoir déchenillé. Son équipage embarque en catastrophe sur la plage arrière du « 424 » tout en étant pris sous le feu des *GI's*. Les deux chars survivants s'engagent sur la route d'Avranches à pleine vitesse, laissant derrière eux Coutances en flammes. Le plan de Barkmann, entre temps blessé lors d'une attaque aérienne, est simplissime : Rouler de nuit pour rejoindre le sud du Cotentin où il espère enfin établir un contact avec une unité allemande un tant soit peu organisée. Dans la nuit du 29 au 30 juillet, le petit convoi aborde Avranches. Première mauvaise nouvelle : comme à Coutances,

Tandis que Barkmann et ses camarades se battent pour ralentir la progression des troupes américaines, celles-ci s'infiltrent dans la profondeur entre Saint-Lô, Coutances et Avranches. Ici un obusier automoteur M8 ouvre la route à un détachement du génie.

US NARA

son arrivée se fait simultanément à celle des chars ennemis ! Seconde mauvaise nouvelle : la ville semble avoir été abandonnée par la *Wehrmacht*. Troisième et dernière mauvaise nouvelle, et non des moindres : le second Panther tombe lui aussi en panne. Malgré les efforts de son équipage, il devra être sabordé. Le « 424 », avec quatorze hommes à son bord, poursuit sa route cahin-caha. Malheureusement, le moteur du *Panzer*, beaucoup trop sollicité dans les heures précédentes, ne tarde pas à rendre l'âme. Impossible de réparer avec des moyens de fortune. Barkmann se résigne. Il fait démonter les optiques de tir, saboter la culasse du *7,5cm KwK 42 L/70* avant de faire actionner les charges de démolition du char. Le « 424 » a vécu. Sa carrière s'achève dans une prairie, à l'orée d'un bois.

Les *SS-Panzerschützen* continuent à marche forcée. Profitant de l'obscurité, ils parviennent à s'infiltrer dans les lignes US pour rejoindre le Golfe d'Avranches, distant de sept kilomètres, qu'ils traversent à marée basse, en file indienne. Le 5 août 1944, Ernst Barkmann et son équipage sont de retour au sein de leur unité, présents à l'appel de ce qu'il reste de la *4. Panzer-Kompanie* de la « Das Reich » ! À cette occasion, notre homme est décoré de la *Ritterkreuz* pour ses exploits des jours précédents au cours desquels il a détruit ou neutralisé une quinzaine de chars ennemis et des dizaines de véhicules légers. Une légende de la *Panzerwaffe* vient de naître. Quant à la *Wehrmacht*, bien qu'ayant subi de lourdes pertes durant la campagne de Normandie, elle montrera quelques mois plus tard, à la surprise générale et en particulier à celle des généraux alliés, qu'elle n'a pas encore dit son dernier mot. À l'aube du 16 décembre 1944, dans le massif ardennais, des dizaines de milliers de *Grenadiere* montent à l'assaut des lignes ennemies dans le cadre de l'opération « Wacht am Rhein ». Barkmann, toujours affecté à la « Das Reich » mais entre temps promu *SS-Oberscharführer*, est une fois de plus partie prenante dans cette affaire. Écoutons-le nous raconter sa nuit du 24 décembre, veille de Noël.

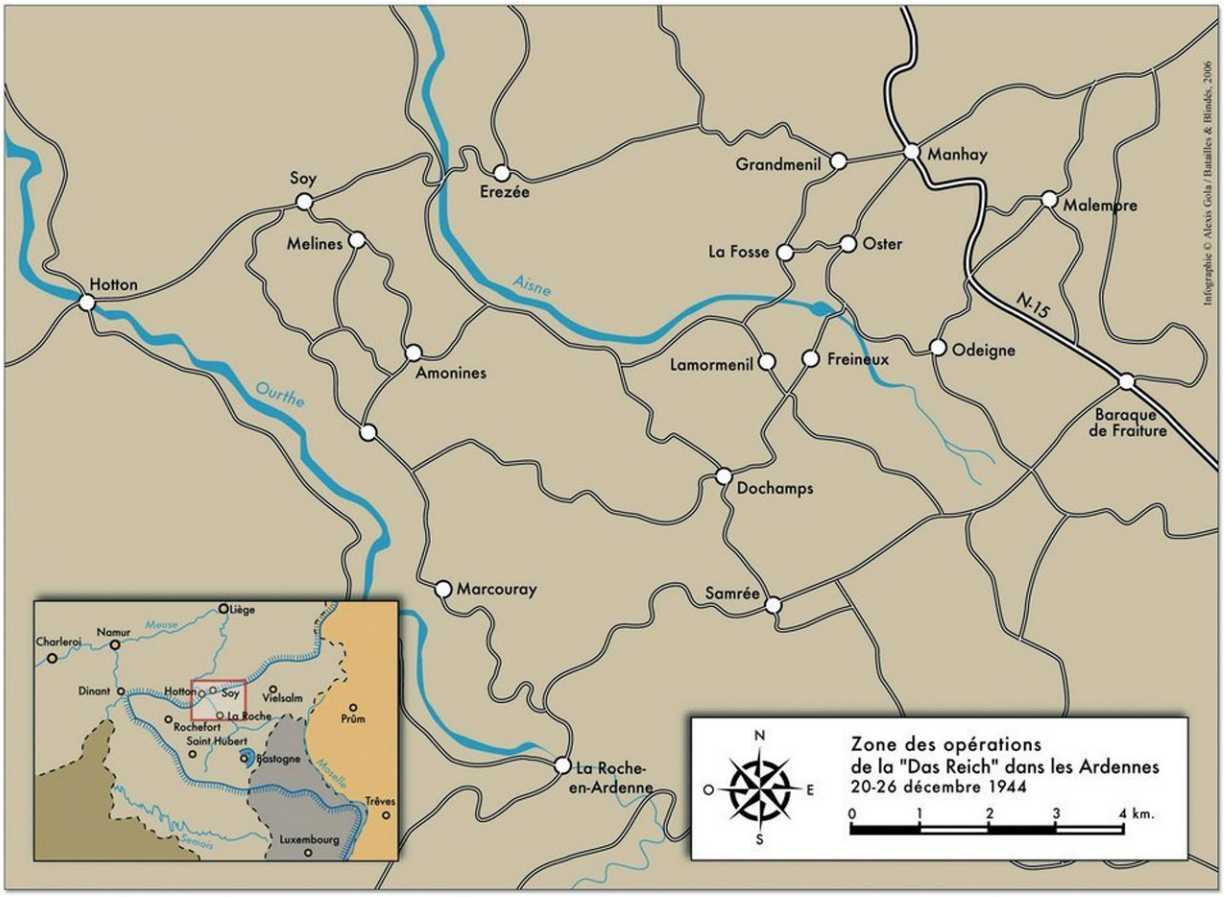
PROMENADE SOLITAIRE POUR LE « 401 »

« *En ce 24 décembre 1944, la mission de la « Das Reich » est d'établir sa liaison avec la* 560. Volks-Grenadier-Division (VGD), *grande unité d'infanterie qui opère sur notre flanc gauche, dans la zone d'Erezée et de Soy, et qui pousse pour atteindre la Meuse entre Liège et Namur. Mon unité, la* 4. Panzer-Kompanie, *est tenue en réserve près d'Odeigne en attendant que les Panther des* 2. *et* 3. Panzer-Kompanien *attaquent La Fosse, Freineux ainsi que Grandmenil via le village d'Oster. Une fois ces localités tombées entre nos mains, le plan de notre* Kommandeur, *le* SS-Gruppenführer *Lammerding, prévoit que mes camarades et moi-même entrions en action au profit des* I. *et* II. / SS-Panzer-Grenadier-Regiment 3 *« Deutschland » et du* III. / SS-Panzer-Grenadier-Regiment 4 *« Der Führer ». Notre* Gepanzerte Kampfgruppe *devra marcher en direction du carrefour routier de Manhay. De là, nous aurons ensuite à pivoter plein Ouest pour forcer les positions alliées et faire notre jonction avec les « Norvégiens » de la* 560. VGD, *ce au plus tard à l'aube du 25 décembre* [Le sobriquet de « Norvégiens » utilisé par Ernst Barkmann dans son compte-rendu fait référence au fait que la *560. VGD* était arrivée de Norvège via le Danemark au début du mois de novembre 1944 – NdlR].

L'heure de départ de mon détachement est fixée à 20h00. Ayant donc encore un peu de temps devant moi, je décide d'aller explorer, à pied et le plus discrètement possible, le cheminement que mon Panther aura à emprunter. Quelques coups de feu ennemis me dissuadent de ne point trop poursuivre mes investigations géographiques... Un retard dans les opérations fait que nous ne nous mettons en route que sur les coups des 22h00. Panzer Marsh ! *Les engins du* SS-Hauptscharführer *Frauscher, un vieux camarade de combat, ouvrent la route. Je suis positionné*

Superbe ! Si la réputation des reporters de guerre allemands n'est plus à faire, leurs *alter ego* américains démontrent eux-aussi un réel savoir-faire et beaucoup de talent ! Ce cliché présente deux automitrailleuses M8 de la *2nd Armored Division* (*82nd Reco. Battalion*) évoluant dans les ruines d'une cité normande au début du mois d'août 1944. Les spécialistes en matériels américains auront sûrement remarqué que ces engins se sont vus greffer des mitrailleuses antiaériennes supplémentaires en tourelle ; modifications réalisés par les ateliers de campagne à la demande des *GI's*.

US NARA



derrière ses chars, à bord du « 401 », un Panther de la Stab *qui m'a été affecté le matin même en remplacement de ma machine tombée en panne. La lune brille fort au point d'éclairer d'une lueur blafarde la neige tombée en abondance sur les Ardennes au cours des heures précédentes. On y verrait presque comme en plein jour. Le chemin forestier sur lequel nous roulons, qui est tout juste suffisamment large pour que nos Panther puissent passer, est bordé de conifères. À cause des vibrations de nos moteurs et de nos chenilles, ils laissent tomber de leurs branches de gros paquets de neige et de petits cristaux de glace. Le froid est mordant. Il n'a rien à envier à celui que j'avais pu connaître à Kharkov, en Russie, à l'hiver 1942-43. Débouchant du sud-ouest, nous abordons un carrefour routier tenu par des* GI's. *Déployés en ordre de bataille, nous ouvrons le feu sur leurs positions à coups d'obus explosifs. La résistance opposée par l'ennemi est d'une telle mollesse que, du coup, Frauscher décide de bouleverser nos projets et de foncer immédiatement vers Manhay. Il veut emprunter la grande route, sans passer par les chemins forestiers que nous avions sélectionnés sur nos cartes d'état-major. L'idée en tant que telle n'est pas mauvaise, quoique… Après avoir annoncé ses intentions par radio, sans attendre l'avis de nos supérieurs, il fait faire un quart de tour à son* Panzer *pour le lancer vers sa nouvelle destination. Derrière lui, en colonne, avancent les blindés de son* Zug. *Au moment où Frauscher s'apprête à sortir de mon champ de vision pour négocier une courbe, l'arrière de son Panther est brutalement éclairé par une lueur très vive suivie, moins d'une seconde plus tard, par une explosion sourde. Le char vient d'être touché de plein fouet, dans son compartiment moteur, par une roquette de bazooka. Déjà de la fumée s'élève vers les étoiles. Peu de temps après, le second* Panzer *de la colonne est à son tour endommagé. Les deux épaves bloquent la route. De toute évidence, les Américains ne sont guère disposés à nous laisser passer aussi facilement que mon camarade avait pu le penser ! Informé par radio, notre chef ordonne que les opérations offensives se poursuivent sans délais.*

Après avoir rendu compte de la situation sur les ondes, je décide de contourner la zone de l'accrochage pour repiquer sur la route un peu plus loin, quitte à passer par l'épaisse forêt ardennaise. Utilisant au mieux le terrain pour se protéger des feux ennemis, le « 401 » parvient à atteindre la route, en aval du lieu des combats. Pressentant que le fait de progresser sur cet axe risquerait de faire de mon char une cible privilégiée, j'engage mon Panther à l'orée des bois. Le char avance en longeant la route tout en étant sous le couvert des arbres et de leur ombrage. De cette manière, notre acier rendu luisant par l'humidité ne reflète quasiment pas la lumière des rayons lunaires. Bientôt, nous parvenons près d'une clairière. Toujours camouflé sous les arbres, je fais stopper le char afin de faire le point sur notre position. C'est à ce moment-là que la radio crachote et que, à mon plus grand soulagement, je reconnais la voix de Frauscher. Il s'en est non seulement tiré à bon compte, mais, en plus, après avoir changé de char, il est à nouveau reparti au combat. Je l'imite et le « 401 » se remet en mouvement, soulevant sur son passage d'épais nuages de neige. Un peu plus loin, en écarquillant les yeux, j'entr'aperçois, à une cinquantaine de mètres, bien camouflée sous des branches basses de sapins, dans une obscurité profonde, une masse noirâtre qui ressemble à un blindé. Celui-ci semble m'attendre. Malgré le froid intense, le chef de char est d'ailleurs posté à son tourelleau. Frauscher ! Comment est-il arrivé jusque ici en si peu de temps ? Mystère ! Décidemment, mon camarade a des ressources insoupçonnées. Je décide de m'approcher de son Panzer *afin de discuter avec lui de ce qu'il convient désormais de faire. J'ordonne au pilote de mon Panther, le* SS-Rottenführer

Bien le contraste de ce cliché ne soit pas des plus réussis, il permet tout de même d'admirer une paire de Panther *Ausf. G* en mouvement pendant l'hiver 1944-45. Néanmoins, nous sommes pas dans les Ardennes mais dans le secteur des Vosges. Le camouflage hivernal particulièrement élaboré n'est pas sans rappeler celui des navires de guerre des Première et Seconde Guerres mondiales.

Bundersarchiv

Grundmeyer, de nous conduire au plus près de l'autre machine tout en prenant garde de ne pas l'éperonner. Lorsque enfin les tourelles sont parallèles, je fais stopper le moteur du « 401 » afin de m'adresser à mon alter ego *sans être obligé de m'époumoner. Cependant, au moment où je commence à lui dire à quel point je suis content de le retrouver en vie, il disparaît dans sa tourelle à la vitesse de l'éclair. Aussitôt après, le volet blindé de son tourelleau se ferme dans un grand bruit métallique. La trappe du pilote s'ouvre à son tour, avant de se refermer avec la même précipitation que celle de son commandant ! Ce « cinéma » se renouvelle, mais, cette fois-ci, mon regard est attiré par la couleur de l'éclairage des tableaux de bord du char de Frauscher : Ils sont rouges sombres. Or, de nuit, l'intérieur des Panther est éclairé en vert ! Ce n'est qu'à ce moment-là que je réalise que le char que j'avais pris pour celui du* SS-Hauptscharführer *est en réalité un Sherman et que celui à qui je viens de m'adresser en allemand n'est pas Frauscher mais bel et bien un* « Yankee » [En l'occurrence, un chef de char de la *7th Armored Division* – NdlR]. *Ironie de la guerre, nous sommes garés tête-bêche à moins d'un mètre de l'un de nos adversaires ! Immédiatement, via l'Intercom, j'ordonne à Poggendorf, mon tireur, de détruire ce blindé. Notre tourelle pivote rapidement. Néanmoins, étant trop près de la cible et du fait de sa très longue volée, le* 7,5cm *vient buter avec obstination sur l'arrière de la tourelle du Sherman. Grundmeyer, qui est aux premières loges, prend alors l'heureuse initiative de remettre en route notre moteur et de nous faire bondir de quelques mètres. Cette manœuvre permet à Poggendorf de placer un perforant à bout portant dans le « cul » du M4 dont, immédiatement, de grandes flammes bleues commencent à jaillir. Il explosera quelques minutes plus tard. Nous venions de l'échapper belle.*

© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2006.

Panzerkampfwagen V Ausf. G « 401 »
4./ I. SS-Panzer-Abteilung
2. SS-Panzer-Regiment « Das Reich »
2. SS-Panzer-Division « Das Reich »
Ardennes, 1944.

Avançant désormais au coeur du dispositif ennemi, ennemi qui, après l'épisode explicité ci-dessus, ne peut plus ignorer notre présence, il n'est pas surprenant de tomber, au détour d'un virage, sur deux autres engins américains. Le premier est traité par Poggendorf. Le second préfère décrocher avant de subir un sort similaire. Comme le chemin que nous empruntons serpente de plus en plus pour éviter de tomber dans une embuscade, j'expédie à pied notre chargeur pour reconnaître les lieux et accessoirement guider Grundmeyer. Pour ne rien arranger, notre poste-radio n'est plus en mesure d'accrocher le réseau de la Panzer-Abteilung, *peut-être du fait de la grande taille des végétaux qui nous cernent, à moins que l'humidité ambiante ne soit la véritable responsable. En tout cas, impossible de signaler notre position. Nous sommes isolés. Après quelques minutes, nous arrivons près d'une autre clairière. Par précaution, je fais ralentir le char pour éviter de m'y engager trop franchement. Sage décision ! Car, de l'autre côté, je découvre neuf Sherman parqués les uns à côté des autres. Eux-aussi me repèrent. Ils pointent leur tube vers nous. Que faire ? Stopper notre Panther confirmerait leurs soupçons, ce qui déclencherait leur feu. Résultat sensiblement identique dans l'hypothèse où nous tenterions de faire marche-arrière pour nous sortir de ce guêpier. La seule solution est donc la fuite en avant. Je décide de jouer la carte de l'esbroufe et de poursuivre notre route comme si nous étions un engin* US *rentrant de patrouille ! Je mets mon plan à exécution, ordonnant à un Grundmeyer nerveux de maintenir l'allure de notre char. Nous passons à une quarantaine de mètres des blindés américains. Leurs tourelles suivent nos évolutions à la lettre. Au moindre faux pas, nous encaisserons neuf perforants sans pouvoir répliquer. Autant dire que c'en serait fini de nous ! Heureusement, ma petite ruse fonctionne à merveille. Une fois passé, je stoppe le « 401 ». Désormais, nous sommes dans une position de tir idéale car nous n'avons à affronter qu'un seul Sherman, les champs de vision des huit autres s'obstruant mutuellement. Poggendorf bascule notre tourelle à trois heures pour faire feu… Ce qu'il n'aura pas le temps de faire, car alors, et je n'en crois pas mes yeux, les neuf équipages américains évacuent en catastrophe leurs machines pour se réfugier dans les bois avant même que mon canonnier ait pu prendre sa ligne de visée ! Incroyable !*

NACH MANHAY !

Cet événement éclaire d'un jour nouveau notre situation dans le sens où je prends conscience du point auquel les équipages des chars américains peuvent se montrer inexpérimentés dans les combats nocturnes ! Autant en profiter au maximum. Et puisque, a priori, Frauscher et ses Panzer *progressent derrière moi, je décide de foncer sans tarder vers Manhay, en pointe. Après tout, il serait stupide de laisser le temps aux «* Yankees *» de peaufiner la défense de la ville alors que j'ai les moyens de bouleverser leur plan. Toujours privé de liaison radio, je me remets en route immédiatement. Nous entrons de nouveau dans les bois, en suivant un chemin bordé de fossés. À gauche et à droite de ces petits thalwegs, les forêts ardennaises défilent au fur et à mesure de notre progression. Peu importe ce que ces bois peuvent abriter comme ennemi, mon but est surtout de ne pas me faire accrocher. Dans ce raid, la vitesse est mon atout majeur. Très vite, nous nous retrouvons au milieu de fantassins américains en retraite. Ils courent en tous sens. Certains traversent notre route à moins de deux mètres du museau du Panther. Pourtant, il n'est pas question d'ouvrir le feu avec nos mitrailleuses car ces hommes ne réalisent pas que nous sommes Allemands ; d'aucuns iront même jusqu'à nous faire de grands signes amicaux ! À défaut d'être furtif, je choisis donc de rester le plus discret possible pour éviter de perdre du temps.*

Quelques kilomètres plus loin, les arbres se font moins présents, puis, tout à coup, à la sortie d'un virage en épingle, nous découvrons des maisonnettes sur les bords de notre chemin. De plus en plus imposantes, elles se font aussi présentes. Nous venons d'atteindre Manhay ! Grundmeyer accélère pour

Parmi les adversaires potentiellement les plus redoutables pour Barkmann et les équipages des Panther engagés dans la bataille des Ardennes se trouvent les chasseurs de chars M36 à canon de 90mm et les versions du Sherman armés du canon de 76mm. En voici un exemplaire : Il s'agit d'un M4A3 (76) évoluant dans le secteur du Luxembourg au début de l'année 1945. On remarquera qu'il est équipé des extensions de chenilles, les fameux *Duck Bill Extenders* (pattes de canard), qui permettaient d'accroître la surface des chenilles en contact avec le sol et donc la mobilité du blindé (par réduction induite de la pression au sol).

US NARA

Nous voici projetés en pleine bataille des Ardennes avec des éléments de la *7th Armored Division* américaine, l'une des unités que Barkmann aura à combattre lors de sa percée vers Manhay, sur la route de Liège. Le Sherman est un M4A3 à canon de 75mm, quant aux *GI's*, ils appartiennent selon toute vraisemblance au *23rd Armored Infantry Battalion*. C'est dans un univers urbain tel que celui-ci que le Panther « 401 » de Ernst Barkmann pénétrera lors de son arrivée à Manhay, à l'aube du 25 décembre 1944 !

US NARA

quasiment atteindre la vitesse maximale du Panther. Le « 401 » fonce dans les rues de la petite localité qui est massivement occupée par les Américains. Je repère plusieurs Sherman, dont certains sont armés d'un canon de 76mm, des semi-chenillés, des camions, des pièces d'artillerie, etc [Il s'agit d'éléments d'un *Combat Command* de la *7th Armored Division* et de troupes issues de la *75th Infantry Division* – NdlR]. *Nous voici arrivés au cœur du bourg, là où se situe le carrefour routier qui constitue notre premier objectif. À gauche : la route menant à Grandmenil et Erezée. Devant nous : la nationale 15 qui permet de rejoindre Liège. Je fais stopper notre engin au milieu de la place du village durant quelques secondes. Poggendorf et les autres sont inquiets et montrent des signes de nervosité. On les comprendrait à moins. Que faire ? Déjà quelques* GI's *commencent à observer le « 401 », de loin ; pour l'instant tout au moins. Mais dans peu de temps, ils comprendront que ce char stoppé, moteur au ralenti, et qu'ils regardent avec tant de curiosité, fait partie du « camp d'en face », avec les conséquences fâcheuses que cela aura pour nous... J'hésite : prendre à gauche vers Grandmenil ou bien filer vers la sortie nord de Manhay. La dernière option nous mettrait à l'abri, en attendant que la* Kampfgruppe *de Frauscher nous rejoigne et que je puisse reprendre contact avec elle par radio ? Le temps presse. Je dois me décider. Maintenant ! Ma réflexion est interrompue par le son de la voix de Grundmeyer dans l'Intercom. Celui-ci me rend compte du fait que trois M4, débouchant de la route de Grandmenil à pleine vitesse, s'approchent de nous, pile dans nos 9h00. L'ennemi vient de choisir pour moi. Nous foncerons donc vers le Nord, car à un contre trois dans une ville grouillant d'adversaires, nous n'aurions aucune chance. Tant pis. Nous reprenons notre marche et, avec elle, notre partie de cache-cache avec la « grande faucheuse ». Car, au fil des mètres parcourus dans Manhay, je découvre de plus en plus d'engins ennemis. Ils sont réunis par groupes de huit voire de douze. Des compagnies de chars au grand complet sont camouflées dans le patelin. Ce vieux briscard de Frauscher va avoir du pain sur la planche ! Mais pour l'instant, les Américains sont occupés à boire du café et à fumer des cigarettes sans se soucier de nous. La chance est de notre côté. Nous quittons Manhay via la Route Nationale 15 sur la droite de laquelle une colonne mécanisée stationne en une longue file ininterrompue de véhicules : chars, automitrailleuses, camions-citernes, semi-chenillés, etc. À la queue leu leu, ils attendent certainement que la bagarre commence pour monter en ligne.*

Cette fois, notre ruse est éventée et les Américains nous identifient. Un Panzer *de la taille d'un Panther passe rarement inaperçu très longtemps... Des coups de feu claquent. Des chars mettent leur moteur en route. Des tourelles pivotent lentement ; heureusement pour nous ! Je tire des fumigènes pour couvrir notre fuite. Karl Kreller, mon chargeur, me force à quitter mon tourelleau et à me mettre à l'abri dans la tourelle du « 401 ». D'un geste respectueux mais déterminé, il retourne le revers de ma veste matelassée, désignant du doigt ma* Ritterkreuz *qui brille dans la nuit :* « Une belle cible pour un tireur d'élite talentueux. Ce n'est pas prudent », *se contente-t-il d'ajouter avant de sereinement reprendre son poste d'observation. Des balles de mitrailleuses ricochent furieusement sur notre blindage. À l'abri derrière notre acier, nous ne risquons rien mais cette grêle de métal produit des miaulements stridents très désagréables à entendre. Tout à coup, Poggendorf signale un véhicule léger, droit devant nous, à moins de deux cents mètres, en travers de la route. C'est une Jeep. Un soldat en descend. Agitant un disque rouge, il nous fait signe de stopper. Est-il fou ou inconscient ? Nous n'aurons jamais la réponse. Notre Panther écrase la voiture de tout son poids. Grundmeyer manœuvre au mieux, mais il perd tout de même le contrôle du char qui, à pleine vitesse, va s'encastrer dans un M4 parqué sur la droite. Nous voici perpendiculairement « plantés » dans un blindé ennemi, moteur calé ! Mes hommes sont légèrement blessés du fait de la collision mais rien d'inquiétant. L'urgence est avant tout de nous sortir de ce pétrin. Prudemment, je jette un oeil à l'extérieur, en prenant le risque de sortir la tête par le tourelleau. Il va falloir reculer, tout en douceur, pour éviter de décheniller. Dehors, le calme fait place à la tempête. Des dizaines de fantassins arrosent le « 401 » avec leurs armes individuelles. Impossible de descendre pour guider Grundmeyer. Calmement, je lui indique la marche à suivre. D'abord, remettre le moteur du* Panzer *en route, à condition,*

bien sûr, que les batteries soient suffisamment chargées pour assurer le démarrage. Dans le cas contraire, il ne nous restera que la reddition ou bien la mort, ce qui, fin 1944, revient parfois au même pour des Waffen-SS... *Après plusieurs essais infructueux, nous entendons à nouveau le ronronnement rauque du Maybach. Quelle joie ! Doucement, le pilote passe la marche-arrière. Il convient maintenant d'accélérer tout en douceur pour ne pas caler. Notre Panther se décolle du flanc du Sherman. Le train de roulement a résisté. Les chenilles du « 401» ripent sur le goudron gelé. Nous sommes de nouveau dans l'axe de la route : en avant ! Derrière nous, la poursuite s'organise. Des blindés et des chasseurs de chars à canon de 90mm* [Il s'agit de M36 – NdlR], *autant dire des prédateurs particulièrement dangereux, d'autant que nous leur présentons notre arrière, cherchent à nous rattraper. Je lance fumigène sur fumigène pour masquer notre fuite. Tourelle à six heures, Kreller et Poggendorf arrosent tout ce qu'ils peuvent à l'explosif. Au cours de notre folle équipée le long de la route de Liège, nous croisons d'autres convois américains : des dizaines de chars, des camions de toutes les sortes et même un gros bus transformé en antenne chirurgicale. Quelle abondance de matériels ! Pour semer nos poursuivants, je fais quitter la route au « 401 ». Sans ralentir, nous nous engageons dans un pâturage couvert d'une épaisse couche de neige. Nous défonçons les clôtures pour nous mettre à l'abri derrière un bosquet depuis lequel nous avons tout de même une bonne ligne de visée sur la route. Le temps passe. Nous avons réussi à nous en sortir.*

Au loin, des canonnades indiquent que les Panther du SS-Hauptscharführer *Frauscher appuyés par les* Panzer-Grenadiere *du « Der Führer » viennent de faire irruption dans Manhay. Au fil de la bataille, les claquements secs des* 7,5cm *des* Panzer *deviennent de plus en plus audibles, preuve que nos chars se rapprochent et qu'ils auront bientôt traversé le bourg. Cherchant à contacter Frauscher par radio, je joue avec les fréquences de notre poste, ce qui me vaut d'entendre le message d'un tankiste américain sur fond de cris et de coups de canon. L'homme demande de l'aide car il déclare être attaqué par des Tiger, puis, plus rien... Enfin, je parviens à accrocher le réseau radio de la* Panzer-Abteilung. *Frauscher est surpris de m'entendre. Il m'indique qu'à son tour il s'engage sur la route de Liège et que Manhay est tombée en un quart d'heure seulement, la majorité des* GI's *s'étant repliée vers Grandmenil dès l'arrivée de ses blindés. Et, effectivement, bientôt, j'aperçois les premiers Panther de la « Das Reich » sur la RN 15, en marche vers Liège, ville qu'ils n'atteindront jamais. Pour nous, la nuit est terminée. Réservoir presque à sec, nous redescendons vers Manhay pour nous ravitailler. L'équipage est épuisé. Une fois à l'arrêt, je regarde ma montre. Noël a débuté depuis plusieurs heures déjà.* »

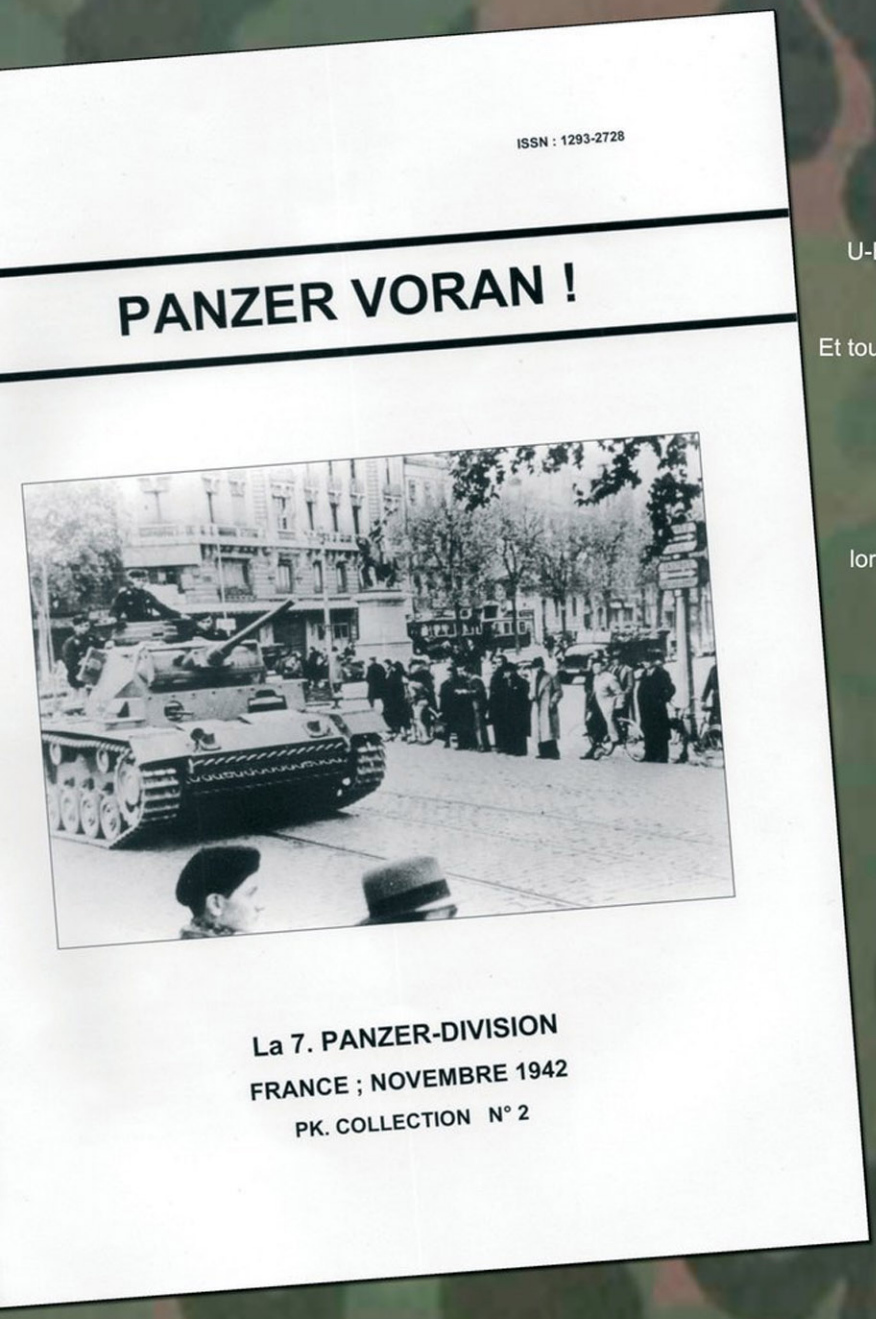
FIN D'UNE CARRIÈRE BIEN REMPLIE !

Au lendemain même de son action pour la moins brillante sur la route de Manhay, Barkmann sera blessé lors d'un bombardement d'artillerie. Il ne retrouvera la « Das Reich » qu'au mois de février 1945. En mars, il sera engagé contre les Soviétiques dont il détruira quatre T-34/85 dans la même journée, ce qui portera le total des chars détruits par la *2. SS-Panzer-Division* pendant la guerre à plus de trois mille engins ! À la mi-avril, le *SS-Panzer-Regiment* de la division ne compte plus que neuf Panther en état de se battre, dont celui de notre *Bordführer*. Celui-ci livrera ses derniers combats en Autriche, après que son unité ait été amalgamée avec les restes du régiment de chars de la « Leibstandarte » commandés par « Jochen » Peiper. Fait prisonnier par les Britanniques, Barkmann sera libéré quelques mois après la chute du *III. Reich*. Rendu à la vie civile, il occupera les fonctions de chef des pompiers dans sa ville natale de Kisdorf dont, ultérieurement, il deviendra le maire. De janvier 1943 à avril 1945, Barkmann aura détruit plus de quatre-vingts chars, cent trente-six engins blindés, quarante-trois canons antichars et des centaines de véhicules légers. De nos jours, l'homme est toujours en vie.

Ce Panther *Ausf. G*, identique à celui utilisé par Barkmann, n'ira pas plus loin. Détruit lors de la bataille des Ardennes, il sera ferraillé quelques mois plus tard. Ernst Barkmann, quant à lui, sera blessé dés le lendemain de sa course-poursuite en direction de Manhay. Il ne retrouvera sa division qu'en février 1945. Il finira la guerre avec plus de 80 chars ennemis à son actif !

Coll. Y. Kadari

PANZER VORAN !



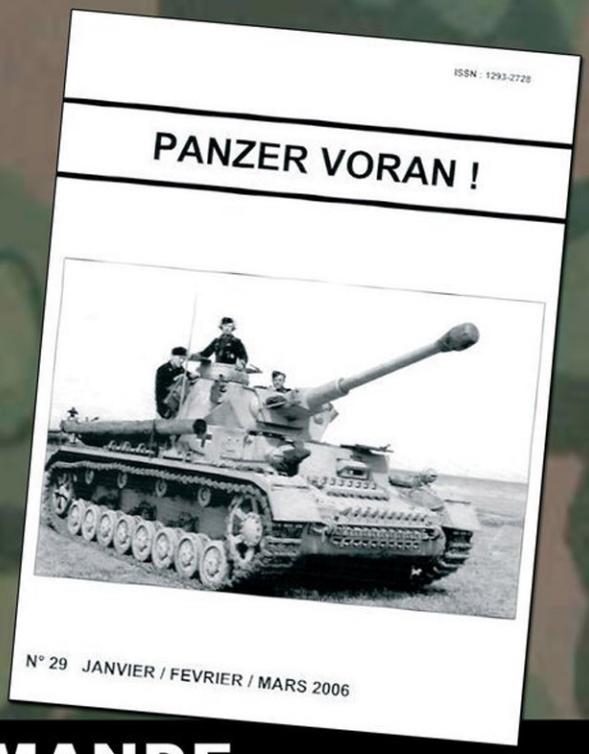
Au sommaire du nouveau Panzer Voran ! (n°29) :
(Disponible !)

La 1. Panzer-Division en Grèce entre mai et octobre 1943,
Luftwaffen Feld Division en Grèce en août 1943,
La 12. Volks-Grenadier-Division, à l'ouest en 1944,
U-Boote : Biographie du Korvettenkapitän Adolf Cornelius Piening
(et ses missions avec le U-155).

Et toujours les rubriques : Courrier de lecteurs, corrigés, réflexions, etc.

Au sommaire du nouveau PK. Collection n°2
(Disponible !)

PK . Collection n° 2 est consacré à la 7. Panzer-Division
lors de l'invasion de la zone sud de la France en novembre 1942.
20 pages et 15 photos inédites !



BON DE COMMANDE

Je commande les numéros cochés ci-dessous de Panzer Voran ! Chaque numéro de Panzer-Voran ! est vendu franco de port : 14,50€ (France) – 15,50€ (Europe).
(France) – 28,50€ (Europe) – PK. Collection n°1 et 2 sont vendus franco de port : 13,00€ (France) – 14,00€ (Europe).

☐ Panzer-Voran ! n°29 **(Nouveau !)**

☐ PK-Collection n°1 ☐ PK-Collection n°2 **(Nouveau !)**

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

Code postal : ..... Ville : ..... Pays : .....

Bon de commande à renvoyer avec votre règlement par chèque ou mandat postal à :
Alain Verwicht – 132, route de Bonnut – 64300 Saint-Boes – France
Téléphone / Télécopie : 05 59 67 95 70

Panzer-Voran ! est une revue en français
ISSN : 1293-2728

Par le lieutenant-colonel M. Pesqueur, commandant le GE

1917, BERRY-AU

BAPTÊME DU FEU POUR

501 (ex-501e RCC)

U-BAC

R LES CHARS FRANÇAIS

Dans la seconde partie de son étude, le lieutenant-colonel Michel Pesqueur, qui, je le rappelle, commande actuellement un Groupement d'Escadrons de chars Leclerc, s'attache à présenter les enseignements tirés de la bataille de Berry-au-Bac concernant l'emploi du char. En complément, nous avons jugé pertinent de publier un texte du général Culmann, un document de 1930 qui montre que, treize ans après Berry-au-Bac, l'état d'esprit des stratèges français n'avait pas évolué d'un iota en ce qui concernait la doctrine des chars. Effrayant et surtout lourd de conséquences quelques années plus tard…

Avant d'examiner les enseignements que les protagonistes du combat de Berry-au-Bac tirèrent de cet engagement, il convient d'en faire le bilan en lisant ce qu'en écrivit le lieutenant-colonel Velpry.

ENSEIGNEMENTS TIRÉS DE BERRY-AU-BAC

« Quelles conclusions tirer de ce combat ? Remarquons d'abord que, la bataille du 16 avril n'ayant donné nulle part les premiers résultats escomptés par le commandement, résultats sur lesquels était basé tout le plan de la bataille, la mise en œuvre des chars s'est trouvée entièrement faussée. Ils ne devaient servir qu'à prolonger un premier succès qui n'a pas été obtenu. Cette raison seule suffirait à expliquer leur échec. Dans les conditions générales défavorables et imprévues où ils sont intervenus, pouvaient-ils cependant mieux réussir et subir moins de pertes ? C'est ce que nous examinerons plus loin.

Auparavant, il est bon de préciser ce qu'ils ont obtenu, de montrer que l'héroïsme déployé par les équipages, dans cette journée du 16 avril, a été payé de quelques résultats tangibles.

Au point de vue tactique, c'est un résultat purement défensif. L'intervention des chars n'a pas servi à la progression de l'infanterie, n'a pas réussi à entraîner un nouveau bond en avant de celle-ci, ce qui est leur but et leur raison d'être. Pourquoi les chars n'ont-ils pas été suivis par l'infanterie quand, entre 11 heures et midi, ils se sont portés à l'attaque de la troisième position allemande ? Pourquoi n'ont-ils pu être rejoints à aucun moment de cette après-midi entière au cours de laquelle ils sont restés au-delà de nos lignes ? Uniquement parce qu'ils ont été constamment l'objectif de toute l'artillerie ennemie environnante ; que la nuée d'obus qu'ils traînaient ainsi à leur suite rendait leur accompagnement, même à distance, tout à fait impossible...

Il est bien évident, comme nous l'avons déjà indiqué, que la cause première de cette situation fâcheuse, c'est l'insuccès même de la bataille dans son ensemble car, si toute la deuxième position ennemie avait été enlevée à l'heure où les chars sont entrés en ligne, il n'y aurait pas eu de concentration d'artillerie possible sur eux. Mais, même dans l'ambiance défavorable où ils sont intervenus, ils pouvaient mieux réussir ; ils pouvaient surtout subir moins de pertes, s'ils étaient partis à l'attaque dans des conditions se rapprochant davantage de celles que des expériences successives nous ont fait regarder comme indispensables à une bonne utilisation de ces engins. Ce qui a rendu possible, en effet, la concentration de l'artillerie allemande sur les groupes de chars, c'est :

***1°** Qu'ils n'ont pas agi « en masse » au sens où nous l'entendons ; au lieu de se présenter simultanément sur un grand front, ils ont débouché successivement en colonne à intervalles de temps assez espacés, au fur et à mesure de leur arrivée, de telle sorte que l'artillerie ennemie a pu concentrer son feu sur chacun des groupes successifs, les désorganisant ainsi dès leur débouché.*

***2°** Qu'ils ne se sont pas engagés dans « une action montée », c'est-à-dire partant à heure fixée d'une ligne de départ connue de l'artillerie, de façon qu'à cette heure tout le monde fût en place et prêt à agir simultanément : l'artillerie en situation d'exécuter les tirs de protection ajustés nécessaires, l'infanterie en mesure de s'élancer immédiatement à leur suite.*

***3°** Qu'ils n'ont reçu aucune protection de notre artillerie. Nos batteries, trop éloignées, généralement à court de munitions, privées de toute liaison avec la ligne de combat, ignorant ce qui s'y passait, quelques-unes même encore attachées à l'exécution d'un programme horaire complètement désaccordé, n'ont pas été en état de tirer un obus pour protéger les chars du feu des canons ennemis.*

Aucun observatoire aveuglé, pas de contrebatterie, pas d'encagement, pas de barrage roulant. Ainsi qu'on peut le lire dans le compte rendu du commandant de l'artillerie allemande de ce secteur, ce fut un jeu pour les batteries ennemies, libres de leurs feux, disposant de magnifiques observatoires non aveuglés, de démolir ces lents mastodontes. À quelque chose malheur est bon ! Les Allemands en ont conclu que les chars

Le Schneider « Fée Kaputt » est certes connu mais le cliché est superbe au point que l'on ne s'en lasse pas ! Un Sujet en or pour des maquettistes spécialisés dans la Première Guerre mondiale.

ECPA-D

seraient toujours une proie facile pour l'artillerie et les ont dès lors négligés.

Le commandement français n'a, fort heureusement, pas partagé cette façon d'interpréter les événements. Il a su résister à la vague de défaveur qui, à la suite de l'expérience du 16 avril, a failli étouffer dans son berceau la nouvelle arme. Il n'est pas inutile de rappeler que c'est au lendemain même de cette bataille qu'a dû être décidée la commande aux usines des trois mille chars légers qui devaient nous rendre, l'année suivante, les services que l'on sait. C'est un bel exemple à citer à ceux qui accusent systématiquement nos grands états-majors de guerre d'imprévoyance ou d'aveuglement.

Se dégageant du pessimisme de l'opinion civile et militaire, le commandement français, étudiant les événements avec plus de sang-froid, estima que les chars ne s'étaient pas, somme toute, si mal tirés d'une situation à tous points de vue défavorable ; qu'intervenir aux dernières heures d'une bataille manquée ne constituait pas des conditions bien propices pour les débuts d'une arme nouvelle ; que les pertes subies, résultant de ces conditions fâcheuses, ne justifiaient pas les cris d'alarme poussés de divers côtés et que ces pertes n'avaient pas empêché les chars de tenir le champ toute l'après-midi, en brisant les contre-attaques allemandes ; que ce seul fait suffisait à autoriser l'espoir, qu'engagés sous de meilleurs auspices, ils pourraient prendre une belle revanche. Aussi, résistant à la pression de tous ceux qui regrettaient qu'on détournât de la fabrication des canons et des munitions une part importante du travail des usines, pour construire des engins dont l'expérience venait, à leurs yeux, de démontrer la non-valeur, le commandement tint ferme pour l'exécution de son programme de chars légers ; la suite de la guerre a démontré la justesse de son point de vue. »

À ceci, il est nécessaire d'ajouter que les Allemands connaissaient certainement les plans d'attaques de la V° armée.

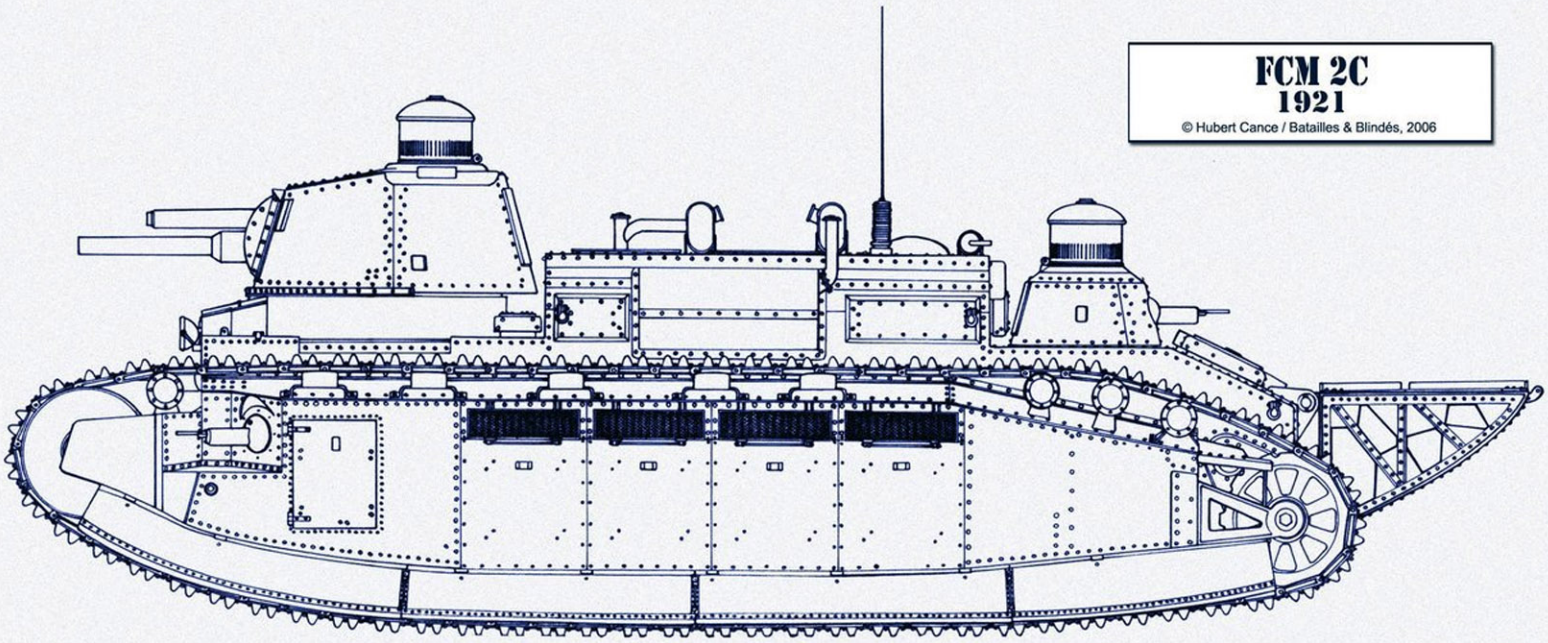
Le lieutenant-colonel Velpry rédigea ces lignes après la guerre, mais voyons ce qu'écrivit le général Estienne juste après la bataille dans un rapport qu'il adressa au Grand Quartier Général le 28 avril 1917. Après avoir fait l'historique de l'engagement, précisant les conditions de transport vers les points de rassemblement, l'emploi prévu des groupements et résumant les faits importants, il tira des conclusions tactiques et techniques de cet engagement.

Les conclusions tactiques furent les suivantes : « *Les chars ne doivent pas être exposés pendant plus d'une heure à des tirs réglables d'artillerie. À défaut du brouillard, de la demi-obscurité ou du matin, circonstances considérées dès le début comme particulièrement favorables, il faut que l'AS rencontre au cours de sa progression des couverts, des vallonnements susceptibles de l'abriter momentanément contre les tirs directs. Dans une attaque en profondeur, l'entrée de l'AS dans la zone vue par les observatoires de première ligne de l'ennemi (Craonne par*

Char Schneider l'A.S. 9. photographié en 1917. L'appareil est en train de démarrer, ce qui explique la fumée grisâtre qui en émane ! À ce sujet, les technologies des blindés étant encore balbutiantes, les pannes mécaniques étaient très répandues. Au passage, on appréciera la lanterne de type « chemin de fer » qui orne notre char. Celle-ci était en dotation réglementaire dans les lots de bord.

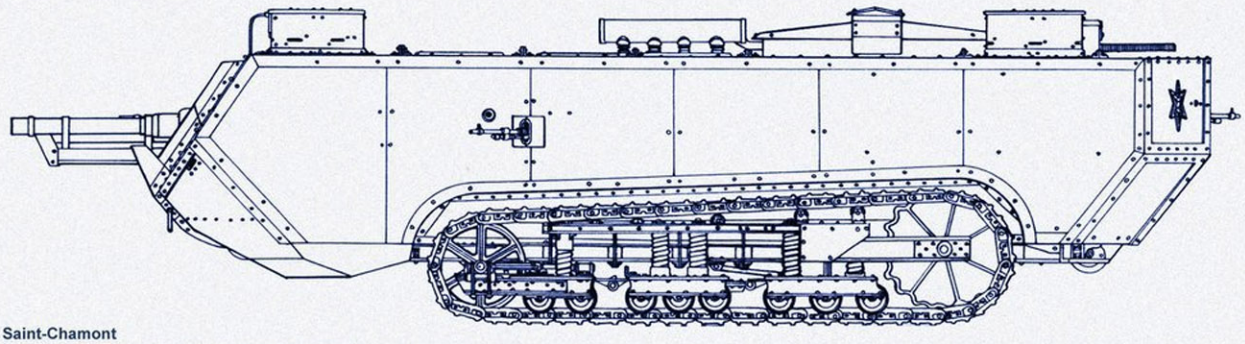
ECPA-D

COMPARATIF DES CHARS FRANÇAIS PRODUITS ENTRE 1917 ET 1921



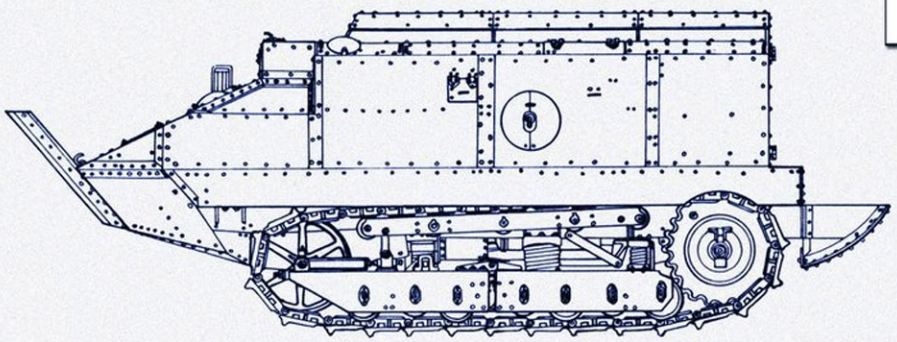
FCM 2C
1921
© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2006

FCM 2C
Armement : 1 canon de 75mm et 4 mitrailleuses.
Longueur : 10,27 mètres. Largeur : 2,95 mètres. Hauteur : 4,01 mètres. Poids : 70 tonnes.
Blindage maxi : 45 mm. Équipage : 12 hommes. Vitesse : 12 km/h.
Production : 10 exemplaires.



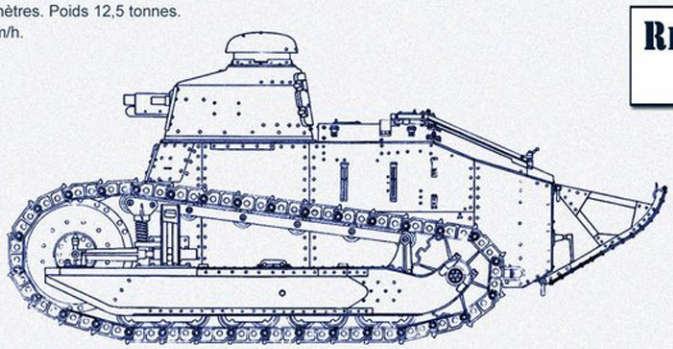
SAINT-CHAMONT
1917
© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2006

Saint-Chamont
Armement : 1 canon de 75mm et 4 mitrailleuses.
Longueur : 8,69 mètres. Largeur : 2,67 mètres. Hauteur : 2,36 mètres. Poids : 22 tonnes.
Blindage maxi : 17mm. Équipage : 8 hommes. Vitesse maximale : 7,75 km/h.
Production : 400 exemplaires (environ).



SCHNEIDER CA.1
1917
© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2006

Schneider CA.1
Armement : 1 canon court de 75mm et 2 mitrailleuses.
Longueur : 6,32 mètres. Largeur : 2,05 mètres. Hauteur : 2,30 mètres. Poids 12,5 tonnes.
Blindage maxi : 11 mm. Équipage : 6 hommes. Vitesse : 6,75 km/h.
Production : 400 exemplaires (environ).



RENAULT FT-17 CANON
1918
DR / Batailles & Blindés, 2006

Char Canon Renault FT-17
Armement : 1 canon de 37mm.
Longueur : 4,95 mètres. Largeur : 1,74 mètres. Hauteur : 2,14 mètres. Poids : 6,7 tonnes.
Blindage maxi : 22mm. Équipage : 2 hommes. Vitesse : 7,5 km/h.
Production : 2 720 exemplaires (avec canon de 37mm) fin 1918. *Attention, la version "Char Mitrailleuse" n'est pas comptabilisée dans ce total.*

exemple) ne doit pas être fixée en fonction de l'heure H, mais elle doit être subordonnée à la conquête préalable de ces observatoires. Il suit de là qu'en général, la mise en action de l'AS doit être prescrite soit par l'Armée, soit par le Corps d'Armée et, exceptionnellement, par la Division, non d'après une idée préconçue sur le temps probable nécessaire à l'occupation des observatoires, mais d'après la connaissance certaine des progrès réalisés par notre infanterie.

Ce principe n'introduit d'ailleurs aucun retard dans la progression de l'AS parce que, ses chars ne pouvant généralement franchir par les seuls moyens du bord les premières lignes ennemies spécialement organisées contre leurs incursions, il faut un certain temps pour aménager des passages dans ces lignes. Une bonne mesure à adopter quand les groupes seront dotés de chars légers de commandement consistera à faire devancer le groupe par l'un de ces chars, dont le chef reconnaîtra l'itinéraire, évitant ainsi l'arrêt du groupe sous les vues et sous les feux de l'artillerie ennemie.

Le groupe de seize chars ordinaires est trop lourd et le commandement tant du groupe que des batteries est mal assuré par des officiers montant un char de même allure que ceux de la troupe. Il convient de constituer les batteries à trois chars ordinaires plus un char de commandement et d'affecter un char léger de commandement au commandant de groupe, c'est à dire de doter le groupe de dix-sept chars dont cinq légers. »

Les conclusions techniques soulignaient la fiabilité des matériels : « *certains chars ont marché plus de vingt heures* » mais réclamaient des modifications sur les appareils, notamment pour limiter les risques d'incendie. La conclusion générale insistait sur la nécessité de construire d'autres chars, en particulier des chars légers. Ce rapport montrait bien que le principal ennemi du char était l'artillerie ; mises à part quelques modifications concernant l'organisation des groupes, il ne remettait pas en cause le principe d'emploi et ne faisait pas encore allusion à une utilisation autonome des chars, le soutien de l'infanterie restait la règle.

Faire partie de « Ceux des chars » conférait aux combattants une certaine « aura » vis-à-vis de leurs camarades. L'on voit ici l'un de ces hommes, vêtu de la veste en cuir noir réglementaire, arborant à la ceinture un poignard non moins réglementaire. Son casque porte l'insigne des chars, un heaume avec deux canons croisés. Notre « poilu » pose à côté d'un Schneider CA.1.

ECPA-D

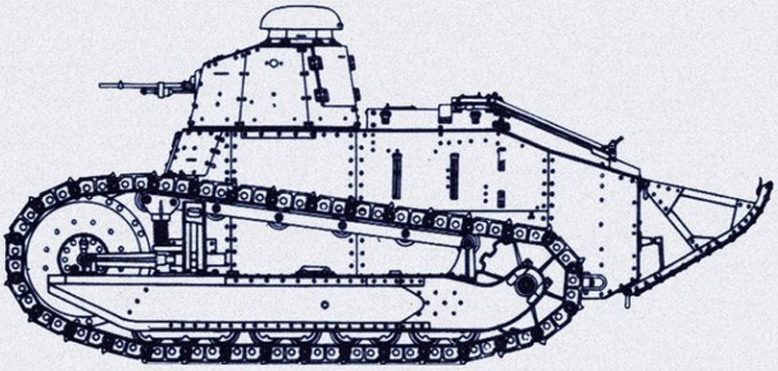
De son côté, le 3° Bureau tira rapidement des enseignements des combats de Berry-au-Bac. Le 8 mai, il adressa un compte rendu au général Pétain destiné au ministre. Ce rapport insistait sur le fait que les facultés manœuvrières limitées des chars en terrain bouleversé empêchaient de les utiliser pour la conquête des premières positions, d'où le projet de les employer pour la prise des autres lignes. Pour les chars, l'aviation présentait un danger car elle les repérait et transmettait ses observations à l'artillerie. Les effets de cette dernière sont doubles : destruction directe des chars et interdiction à l'infanterie de suivre car prise à partie de plus en plus violemment par l'artillerie allemande. Les blindés résistent bien aux balles et aux éclats ; peu sont détruits par des tirs directs. En fait, la majorité des destructions fut causée par

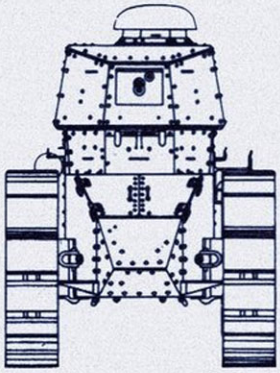
En face :

Les théories du général Estienne vont donner naissance à quatre principaux modèles de chars français entre 1917 et 1921.

Voici un équipage de l'A.S. 9. photographié en août 1917, dans sa position d'attente de Cuirry-les-Chaudières, un nom prédestiné...
Le char est évidemment un Schneider. Il appartient à la 2e Section de son unité, reconnaissable à l'as de cœur peint sur son flanc droit. La 1e Section portait un as de pique, la 2e un as de cœur, la 3e un as de carreau et, enfin, la 4e un as de trèfle.

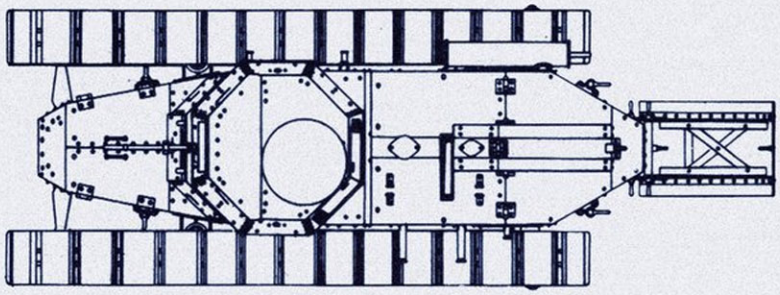
ECPA-D

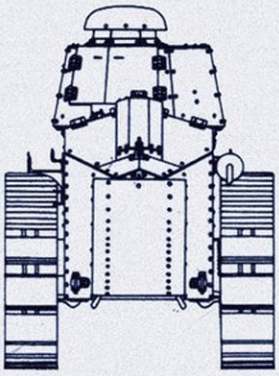




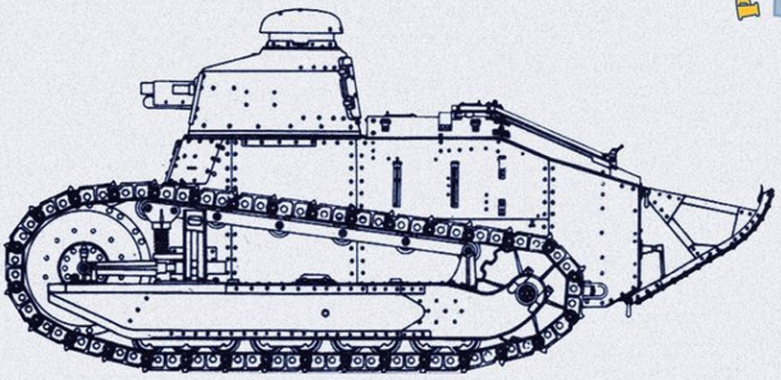
RENAULT FT-17
CHAR MITRAILLEUR

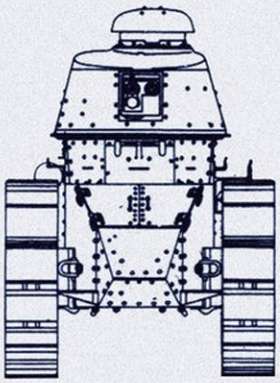
DR / Batailles & Blindés, 2006





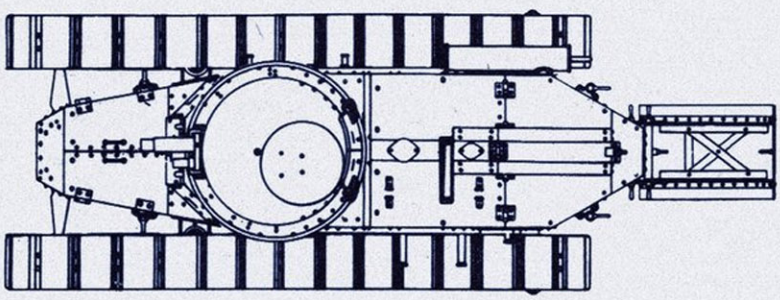
PLANS AU 1/48

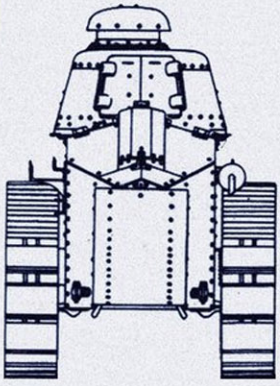


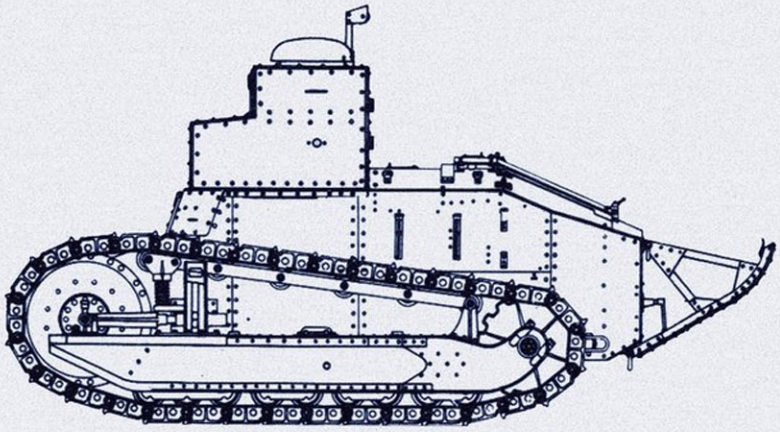


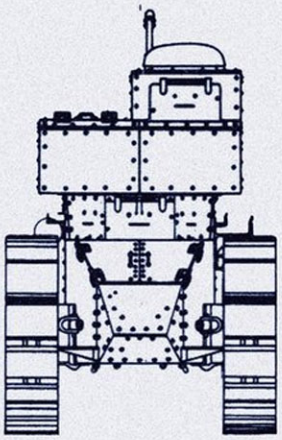
RENAULT FT-17
CHAR CANON

DR / Batailles & Blindés, 2006

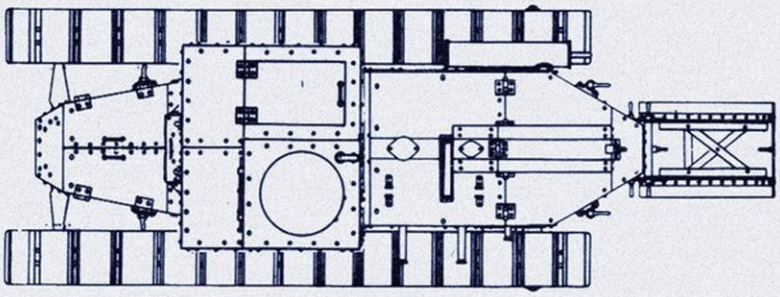


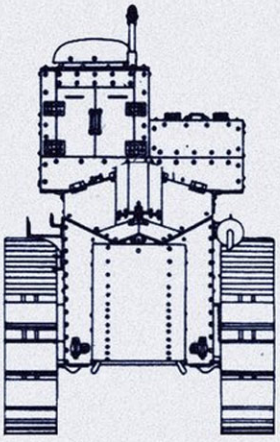




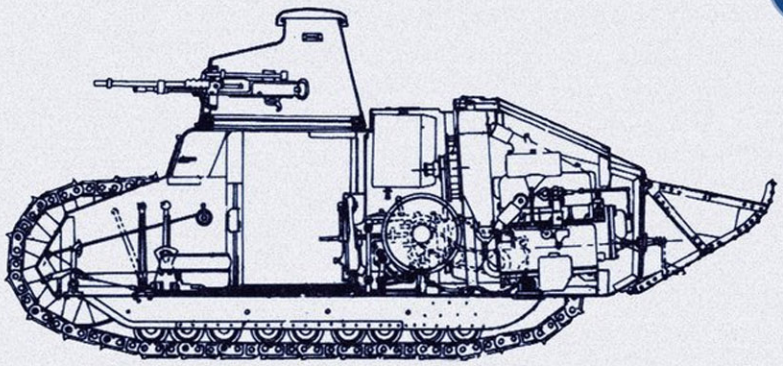


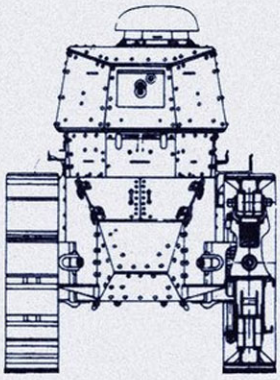
RENAULT FT-17
CHAR T.S.F.
DR / Batailles & Blindés, 2006



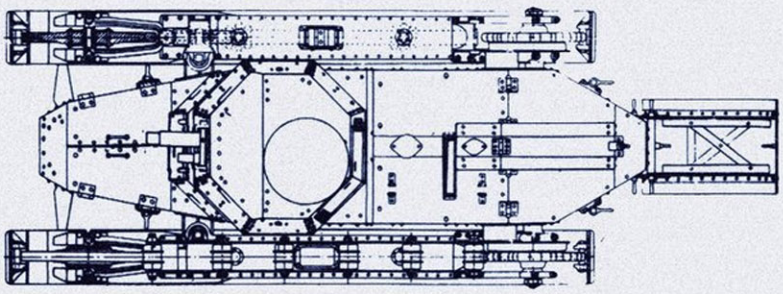


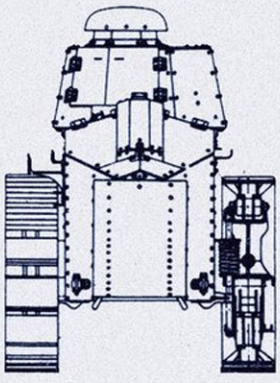
PLANS AU 1/48





RENAULT FT-17
CHAR MITRAILLEUR (DÉTAILS)
DR / Batailles & Blindés, 2006





Voici donc l'engin français qui révolutionnera l'histoire du char ; à défaut de révolutionner sa doctrine d'emploi, en France, tout au moins... Il s'agit bien entendu du FT-17 mis au point par Louis Renault, en collaboration avec le « Père des chars », le général Estienne. Si le « Feuteu », comme il était surnommé lors de la Der des Ders et ensuite, n'est guère impressionnant avec ses 6,7 tonnes en ordre de marche, il apporte des réponses à des questions techniques importantes pour son époque. La tourelle d'abord, qui autorise le tir sur 360°. Puis, surtout les chenilles enveloppantes qui avec sa petite taille l'autorisent à franchir les tranchées en étant plus à l'aise que les Schneider et autres Saint-Chamont. Comment ? En y descendant, tout simplement ! Le FT-17 avait été étudié pour être capable de descendre au fond d'une tranchée et d'en ressortir du côté opposé. Simple mais astucieux ! L'engin que nous avons sous les yeux est un char-mitrailleur armé d'une mitrailleuse de 8mm ou 7,5 mm. On notera le bidon de carburant supplémentaire fixé à l'arrière du blindé.

ECPA-D

incendies provoqués par des éclatements à distance. Ce rapport concluait que les chars étaient trop facilement inflammables, que leur faculté de franchissement et de déplacement en terrain bouleversé était insuffisante, qu'ils étaient presque aveugles, d'où la nécessité de les modifier en les parant contre les risques d'incendie, en modifiant le système de chenilles prenant l'exemple des chars anglais et de les équiper de périscopes.

Sur le plan tactique, il fallait diminuer les effets de l'artillerie adverse pour que notre infanterie pût accompagner les chars, dans ce but : « *Faire protéger les unités d'assaut dès leur départ par des avions spéciaux qui écartent l'aviation ennemie et actionnent nos contre-batteries.* » L'action de l'artillerie ennemie serait diminuée si, pendant la marche d'approche, les découverts étaient traversés par petits paquets en formation large. Pour être engagés dans de bonnes conditions, il fallait utiliser de préférence un terrain présentant des couverts espacés ou vallonnements. L'action des chars est limitée d'entrée aux capacités de mouvement de l'infanterie. « *Les mettre en œuvre non en masse mais par petites fractions opérant en étroite liaison avec l'infanterie avec des objectifs successifs, limités à tout instant au rayon d'action de nos fantassins. En résumé, ce premier emploi de nos chars d'assaut a fait ressortir à leur actif que leurs moteurs et leurs appareils mécaniques étaient capables d'un effort prolongé, que si le danger d'inflammation était écarté, les chars traverseraient sans gros risques les barrages d'artillerie, mais que même lorsque ce danger d'incendie sera écarté, il y aura lieu de prendre toutes précautions pour les dérober aux vues et aux coups de l'artillerie ennemie afin que l'infanterie puisse les suivre et exploiter leur succès.* »

Il est intéressant de noter que très tôt les possibilités de l'aviation furent prises en compte et que, s'il n'était pas fait état d'appui direct des chars par des avions, c'est qu'à l'époque le concept d'emploi des « aéroplanes » n'en était encore qu'à ses balbutiements. En revanche, il est plus inquiétant, pour l'évolution du concept d'emploi, de constater que l'action des chars devait rester limitée aux capacités de mouvement de l'infanterie, ce qui allait en réduire les possibilités d'utilisation (notamment dans l'exploitation), et que les chars devaient être utilisés non en masse mais par petites fractions.

Le 3° Bureau continua de travailler sur les enseignements des combats du 16 avril, notamment en analysant le rapport du général Estienne déjà cité ; il semble nécessaire de donner l'intégralité de cette analyse : « *Le rapport ne traite qu'en passant la question d'emploi tactique des tanks, de leur subordination dans la bataille, question de première importance dont la solution incomplète est peut-être une des causes principales de nos insuccès du 16 avril. A défaut, le rapport donne les résultats intéressants ci dessous :*

1° *Les tanks mettent environ une heure pour franchir une ligne de tranchées larges et profondes. Ils doivent donc être aidés dans ce franchissement par des travailleurs.*

2° *Les balles de fusils et de mitrailleuses ne traversent pas le cuirassement sur blindé de l'avant. Les cuirassements simples de l'arrière, au contraire, ont été percés, ainsi que ceux de la toiture, ces derniers par des balles d'avions.*

3° *Le tir fusant de l'artillerie a peu d'effets sur les tanks. Par contre, le tir percutant est très dangereux, d'autant que l'obus qui a percé le cuirassement ou explosé dans l'appareil met celui-ci en feu. Le seul moyen d'éviter le tir percutant est de maintenir le char en mouvement. Néanmoins, les chars d'assaut se déplaçant à découvert à trois ou quatre kilomètres de batteries ayant leur liberté d'action et de bons observatoires sont voués à une perte à peu près certaine.*

4° *L'approvisionnement en obus, balles et essence a été suffisant.*

5° *Le problème des liaisons, très difficile pour l'infanterie, l'est encore davantage pour les tanks. Les liaisons avec les commandants d'infanterie d'attaque n'ont pu être maintenues.*

6° *Les chars ont, par leur feu (canon et mitrailleuse), arrêté*

deux contre-attaques.
Le général Estienne conclut de ce premier engagement :

CONCLUSIONS TACTIQUES.
1° Ne pas exposer les chars pendant plus d'une heure au tir réglable de l'artillerie.
2° Dans une attaque en profondeur, n'engager les tanks que lorsque les observatoires de première ligne seront en notre possession. L'engagement des tanks ne sera ordonné que par l'armée ou le Corps d'Armée., exceptionnellement par la Division d'Infanterie..
3° Le groupe de seize chars ordinaires est trop lourd. Il faut doter les commandants de groupe et de batteries de chars légers de commandement.

CONCLUSIONS TECHNIQUES.
La valeur du mécanisme Schneider s'est affirmée dans une épreuve extrêmement dure. Cependant, certaines améliorations sont à faire : il est possible, en particulier, de diminuer les chances d'inflammation sous l'effet des projectiles. Le général Estienne demande que les fabrications soient orientées vers la construction de : 2 000 chars légers, 400 chars moyens, 100 chars de poids lourd. »

Ce rapport met en cause l'utilisation tactique des chars, mais à part cela, reprend presque mot pour mot le rapport du général Estienne. Faut-il en déduire qu'il était le seul à suffisamment connaître le char pour être considéré comme l'unique expert en la matière ? Si tel était le cas à cette époque, ce « magister » serait, plus tard, remis en question pour le plus grand malheur des chars et des armées.
Néanmoins, si le commandement avait pris avec un certain recul les résultats du 16 avril, les chars firent l'objet d'attaques et de propos défaitistes qui mirent leur existence en péril. Cette attaque fut prise au sérieux à tel point que l'État-Major rédigea une note adressée au général Estienne dans laquelle il était spécifié : « *Il m'a été rendu compte que des appréciations avaient été formulées, de divers côté, par des officiers appartenant à l'Artillerie d'Assaut, sur la valeur des appareils, les conditions dans lesquelles ils avaient été engagés dans les dernières opérations, les résultats de leur première mise en œuvre sur le champ de bataille. Je vous prie de prendre immédiatement des mesures pour faire cesser toutes ces indiscrétions.* » Ces appréciations venant d'officiers de l'AS faisaient certainement écho aux doutes du commandant Bossut la veille de la bataille. Ils devaient penser qu'on les avait envoyés « au carton » inutilement. À cela se rajouta l'ambiance générale dans les armées à l'issue des offensives du printemps 1917.
Les politiques se firent également critiques à l'égard des chars que le général en chef défendit, en particulier dans une lettre du 2 juin adressée au directeur de l'armement. Face aux critiques soulevées après Berry-au-Bac, il répondit : « *Tout d'abord, il faut faire justice une fois pour toutes de l'opinion qui semble s'installer dans certains milieux que l'emploi des chars d'assaut le 16 avril aurait abouti à un sacrifice inutile.* » Il définit les chars et analysa le problème : Les chars se trouvèrent isolés car ils étaient allés trop vite : « *Les chars d'assaut se sont trouvés en flèche dans une poche* ». Cependant, les pertes furent minimes, de l'ordre de 25% des personnels engagés, ce qui est peu par rapport aux résultats obtenus, notamment le fait d'avoir brisé

Même s'il semble à son aise en passant ce talus, le franchissement n'a jamais été la qualité première du Saint-Chamond, loin s'en faut... Tout comme il ne le fut d'ailleurs pas pour son frère d'arme, le Schneider CA.1. Il faudra attendre l'arrivée du petit Renault FT-17 et ses solutions innovantes en la matière pour que les capacités des machines de l'AS s'améliorent dans ce domaine.

ECPA-D

une contre-attaque lancée en masse par un ennemi désemparé. Il termina en reprenant les enseignements du compte rendu qu'il avait adressé au ministre. Il insistait en plus sur la nécessité d'améliorer la mobilité pour « *disparaître rapidement derrière les couverts pour échapper aux tirs réglés de l'artillerie ennemie* ».
Pourtant, ces arguments ont sans doute hypothéqué ses possibilités d'évolution tactique comme le montre cette lettre, adressée au ministre de l'armement, qui tentait de montrer l'utilité des chars et leur succès quitte à éluder leurs possibilités d'évolution dans l'emploi : « *Ils ont principalement servi dans la deuxième partie de la bataille, c'est à dire après qu'ils se furent dégagés du terrain très fortement bouleversé... Précédant alors de très peu notre infanterie, restant en liaison intime avec elle, ils ont réduit au canon de nombreuses mitrailleuses... Il apparaît que les procédés tactiques d'emploi avaient été judicieux.* » Cette argumentation limite toutefois le rôle futur des chars car elle les cantonne à un accompagnement d'infanterie et à une intervention en deuxième échelon après que l'infanterie a conquis la première ligne de défense.
En fait, dans un premier temps, il était nécessaire de convaincre de l'utilité des chars, ce qui fut fait. Restait alors à prendre en compte les enseignements de Berry-au-Bac et à apporter les modifications techniques, tactiques et organisationnelles nécessaires.

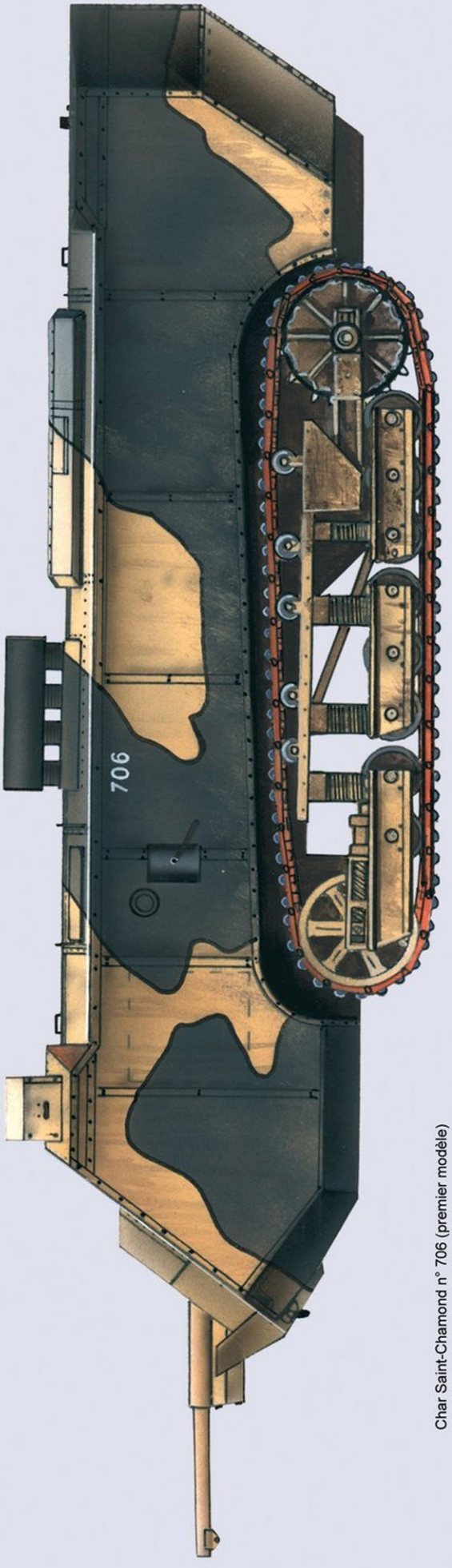
PRISE EN COMPTE DES ENSEIGNEMENTS

Après Berry-au-Bac, un consensus se dégagea pour prendre en

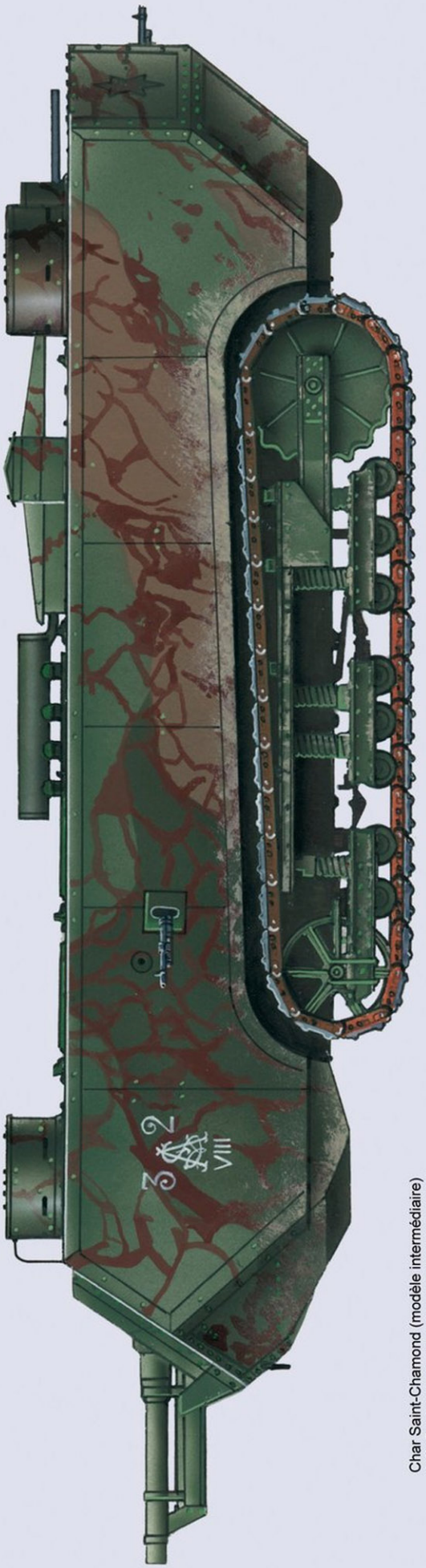
Vue intérieure d'un char Saint-Chamond. Au centre, on reconnaît bien sûr la pièce de 75mm sur son affût. À gauche et à droite du canon, les deux trappes permettant d'accéder aux tourelleaux de l'engin. Et si l'espace intérieur vous semble important, n'oubliez pas que l'équipage d'un Saint-Chamond était de huit hommes.

ECPA-D

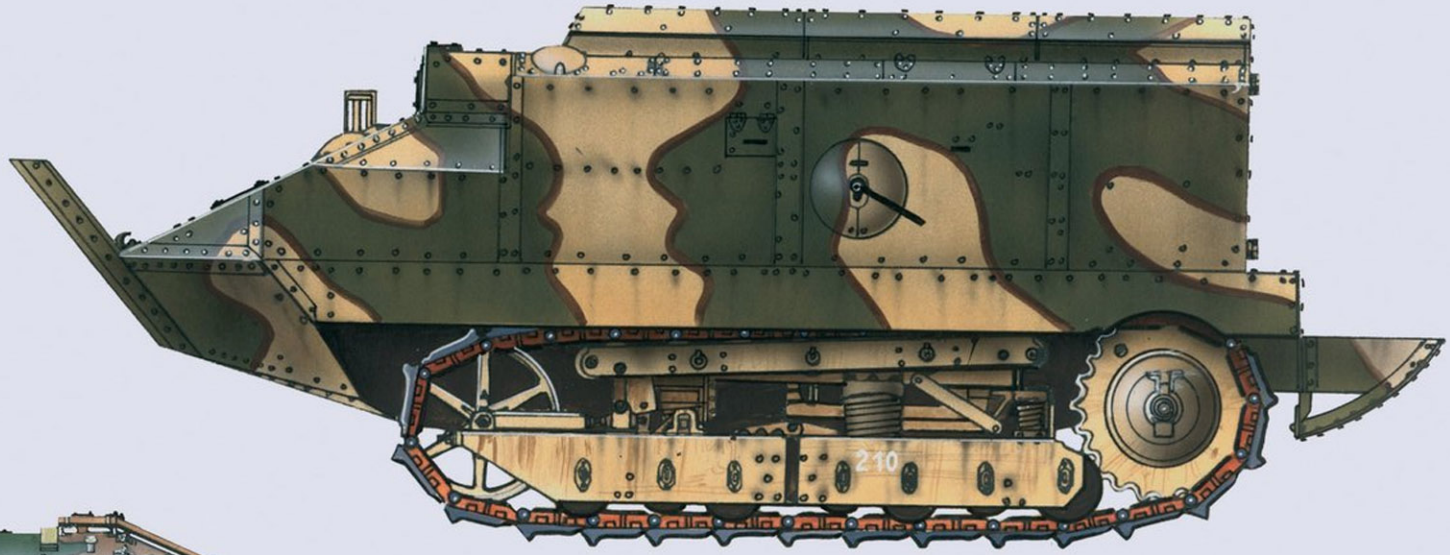
© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2006.



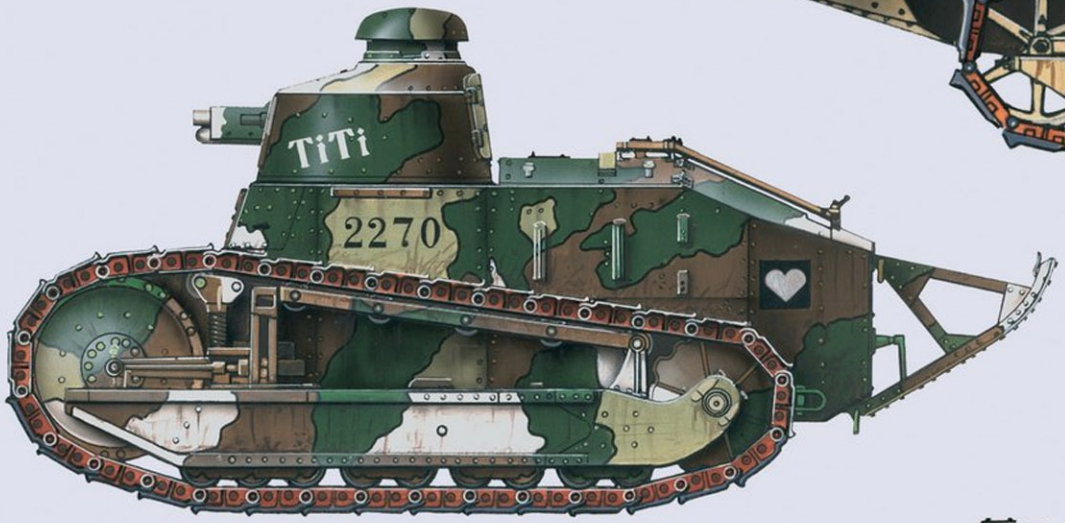
Char Saint-Chamond n° 706 (premier modèle)
Unité inconnue - Armée française
Automne 1917



Char Saint-Chamond (modèle intermédiaire)
A.S. 8 - Armée française
Automne 1917



Char Schneider CA.1 n°210
Unité inconnue - Armée française
Hiver 1917-18



Char-Canon Renault FT-17 n°2270 "Titi"
Unité inconnue - Armée française
Automne 1918

Char Schneider CA.1
Unité inconnue - Armée française
Hiver 1917-18
L'as de coeur indique une 2e Section

compte les enseignements et en tirer les conséquences, et ce même au niveau politique. Une note du 3° Bureau datée du 20 mai 1917 sur le rapport de Monsieur Ferry, député, précisait qu'après Berry-au-Bac et les conclusions qui en avaient été tirées, « *personne ne conteste d'ailleurs la nécessité de modifier sous certains rapports le matériel et l'emploi tactique de ces engins.* »

La prise en compte de ces enseignements fut d'ordre technique, tactique et, surtout, elle accéléra la construction et le développement du FT-17. Les modifications techniques furent relativement modestes. Pour le Schneider, le dessous de l'appareil étant mal protégé contre les grenades, les communications malaisées au sein de l'équipage, le démarrage moteur difficile, des tubes acoustiques et un démarreur électrique furent adoptés, une lunette coudée à grand champ fut mise à l'étude. Pour le Saint-Chamond, qui avait moins donné satisfaction, il fallut décider un élargissement des patins et le lancement de recherches destinées à améliorer le graissage. Néanmoins, ces modifications ne furent pas suffisantes et même si « *La participation heureuse des chars « Schneider » à la bataille de la Malmaison montra l'excellence des modifications adoptées, elle annonça cependant d'une façon claire, par les difficultés rencontrées, qu'ils n'allaient pas tarder à être un instrument de guerre démodé. Les moteurs étaient de plus en plus insuffisants, et, dans le terrain bouleversé du champ de bataille, le char se traînait plutôt qu'il n'avançait ; butant de son avant-bec, il s'arrêtait sur les obstacles ; son franchissement ne répondait plus à la largeur des tranchées et sa marche devait être accompagnée d'une équipe de travailleurs lui ouvrant le chemin. Outre ces défectuosités de sa mobilité tactique, l'inaptitude des chenilles à la marche sur route, son poids relativement élevé, sa lenteur rendaient encore plus précaire sa mobilité stratégique. Aux yeux des combattants, de plus en plus, le besoin d'un char léger apparaissait comme indiscutable.* »

Cette nécessité, le général Estienne l'avait déjà pressentie et les enseignements du 16 avril allaient lui permettre d'en accélérer la réalisation grâce au FT-17. Depuis la mi-1916, il pensait à un char léger d'accompagnement. Sa légèreté devait lui permettre d'être transporté par camion le plus près possible de l'infanterie. Il devait être petit pour être moins vulnérable car légèreté et blindage étaient incompatibles. Il devait avoir, en tout terrain, la vitesse de progression moyenne du fantassin car il ne devait jamais quitter ce dernier. Il devait servir à neutraliser les armes qui se seraient dévoilées lors de la progression des fantassins et ainsi leur permettre de continuer l'assaut. Ce fut avec Louis Renault, qu'il avait rencontré lors de sa recherche d'industriel pour le Schneider, qu'il concrétisa cette idée.

En décembre 1916, le général Joffre avait obtenu l'accord du ministère de la guerre pour la fabrication du char mitrailleur Renault. Après maintes tergiversations et débats houleux, le comité consultatif de l'Artillerie d'Assaut vota l'avis de commander mille chars Renault. La fabrication fut longue mais, parallèlement, les expérimentations et les réunions du comité consultatif se poursuivaient. Un rapport d'une commission composée d'officiers ayant combattu à Berry-au-Bac chargée d'étudier le char Renault concluait de la façon suivante : « *Le char Renault marque à notre avis un réel progrès sur les appareils que nous avons menés au combat. Tant comme char de commandement que comme char de combat, isolé ou groupé en unités constituées. Il offre les avantages suivants : rapidité et mobilité, facilité de franchissement des terrains de combat, armement judicieux (mitrailleuse ou canon de 37), très grand champ de tir et bonne visibilité, facilité de transport, protection suffisante donnant à l'équipage toute sécurité matérielle et morale contre les effets du tir ennemi. Ses avantages se trouvent notablement augmenté par les aménagements reconnus utiles au cours des expériences de la commission. Nous concluons donc à l'adoption immédiate du char Renault ainsi aménagé et à sa construction intensive.* »

L'adoption du char Renault marquait un tournant dans l'évolution du concept d'emploi car elle signifiait l'abandon de l'idée de rupture au profit de celle d'accompagnement de l'infanterie. Ceci prenait en compte les aménagements tactiques effectués après le 16 avril.

« *Quand la fabrication des chars avait été envisagée, on pensait créer un engin propre à rompre le front ennemi, en écrasant ses défenses et en traversant ses organisations. Mais l'ennemi, averti peut-être par l'engagement prématuré des chars anglais en 1916 sur la Somme, avait élargi ses tranchées. Nos chars étaient impuissants à les franchir. Pour cette raison, on envisagea l'emploi des chars comme moyen d'accompagnement de l'infanterie ; combattant en liaison avec l'infanterie et presque dans ses rangs, les chars pouvaient compter sur l'aide des travailleurs spéciaux qui devaient les accompagner au combat. Pour l'attaque du 16 avril, le commandement avait décidé de réserver ses chars pour appuyer la progression de l'infanterie au-delà de la deuxième position, dans la zone que ne pouvait préparer l'artillerie. Ce mode d'emploi sembla judicieux et l'expérience prouva par la suite qu'il était excellent.* »

Ce témoignage résume bien comment le concept d'emploi évolua à ses débuts. Cependant, les enseignements de Berry-au-Bac montrèrent la nécessité d'y apporter quelques améliorations. Tout d'abord, le concept d'emploi n'était pas encore suffisamment connu de tous pour que l'utilisation des chars fût laissée à l'instigation des commandants de grandes unités. Dans un télégramme chiffré du 20 avril, le Grand État-Major précisait aux commandants des grandes unités que, si des chars d'assaut étaient mis à leur disposition, « *vous auriez à indiquer au général Estienne les conditions dans lesquelles vous désireriez employer ces groupes.* »

Des améliorations furent entérinées et le Grand État-Major diffusa une note secrète qui précisait les modalités d'emploi de l'artillerie d'assaut. En introduction, elle précisait qu'après le premier engagement et, du fait de l'état des matériels, il était difficile d'établir une doctrine ferme sur l'emploi des chars et sur leur liaison avec l'infanterie. Cette note servait de guide à l'emploi des chars d'assaut dans les prochaines opérations. Elle demandait de plus que chaque engagement de l'AS fît l'objet d'un compte rendu sur les conditions d'engagement et sur les améliorations à apporter. L'intérêt des chars était souligné ainsi que le danger représenté par l'artillerie : « *Les résultats obtenus par nos chars d'assaut dans les derniers combats permettent d'en attendre des effets très sérieux s'ils sont engagés en liaison intime avec les autres armes : infanterie, artillerie, aviation... Le succès d'une attaque par l'artillerie d'assaut, comme d'ailleurs dans toutes les attaques, repose sur une neutralisation effective de toute l'artillerie ennemie... les chars d'assaut risquent d'être détruits par l'artillerie ennemie s'ils s'immobilisent en terrain découvert ou s'ils s'y présentent en formation dense.* »

La crainte de l'artillerie empêchait de concevoir une action en masse afin que les chars servissent dans une action en force

Belle vue de trois quarts avant d'un Schneider. L'éperon installé sur le nez du char servait à le « guider » lorsqu'il ressortait d'une tranchée ou d'une coupure naturelle du terrain... Du moins, lorsqu'il parvenait à en ressortir car, la majeure partie du temps, il y restait « planté », du fait de ses chenilles non enveloppantes et de leur étroitesse ; sans oublier une motorisation quelque peu « asthmatique »... L'équipage, composé du chef de char faisant office de pilote (généralement un officier), d'un sous-officier et de quatre hommes dont deux mitrailleurs et un canonnier, pose ici au grand complet.

ECPA-D

destinée à rompre les lignes et à exploiter la percée. Pour éviter l'artillerie, il fallait utiliser le climat ou le terrain : « *Le brouillard, une demi-obscurité, un terrain présentant des couverts espacés ou des vallonnements susceptibles d'abriter les appareils des vues directes constituent des circonstances favorables à l'emploi de l'artillerie d'assaut.* »

Du fait des faibles capacités de franchissement des chars, obligation était faite de les utiliser sur un front calme ou pour appuyer l'attaque de positions n'ayant pas été bouleversées par l'artillerie. Ce concept limitait fortement les possibilités d'initiative des chars ; ceci était encore renforcé par les modalités d'emploi. Les chars étaient prévus en appui d'infanterie : groupes à la disposition des divisions, c'est le commandant de division qui établissait les plans d'engagement de l'AS en liaison avec le commandant des groupes d'assaut en fixant en particulier les premiers objectifs sur lesquels ils auraient à s'employer et les régiments d'infanterie que chaque groupe appuierait. Ils étaient donc dispersés au profit de différentes unités ; un groupe appuyait un régiment, une batterie, un ou plusieurs bataillons. Les commandants de l'AS servaient de conseillers pour l'utilisation des chars auprès du commandant de l'unité qu'ils soutenaient. Ils n'étaient donc pas à la tête de leurs troupes lors des combats, comme c'est d'ailleurs le cas dans l'artillerie.

Accompagnés par des tirs fumigènes, leur rôle était de détruire par le feu l'action des défenses ennemies puis de laisser l'infanterie nettoyer la tranchée. Ils ne pouvaient pas rester sur la position conquise car trop voyants et devaient soit se replier, soit continuer à rouler. Ils progressaient de bonds en bonds, ce qui n'était pas très dynamique mais était lié à leur faible capacité de franchissement. Une fois encore, leurs faiblesses techniques originelles nuisaient à l'évolution de leur concept d'emploi puisque leurs faibles capacités de franchissement les contraignaient à rester tributaires de l'infanterie.

« *En résumé, l'artillerie d'assaut doit se conforter pour la progression en terrain découvert aux règles générales usitées pour toutes les troupes. Reconnaissance, bonds de couvert en couvert, formation large, échelonnement en profondeur pour assurer la durée et le prolongement des efforts... Il est indispensable que les unités appelées à utiliser les chars aient manœuvré le plus souvent possible avec les groupes d'artillerie d'assaut.* »

Les bases de l'emploi des chars étaient donc posées et cette nouvelle arme devait se faire connaître comme le montre l'insistance du commandement sur la nécessité de l'entraînement et du travail en commun. En même temps que le concept d'emploi était précisé, celui de la défense anti-char était développé. Dans ce domaine, la seule parade envisagée était l'utilisation de l'artillerie. Il est intéressant de remarquer qu'il n'était pas prévu d'utiliser le char comme arme anti-char.

CONCLUSION

Même si le premier combat de chars ne fut pas un succès total, notamment du fait des conditions dans lesquelles les appareils furent engagés, ce semi-succès ou ce semi-échec conforta le commandement dans l'idée de l'utilité des chars pour la suite du conflit. Le combat fut rapidement analysé et les enseignements de ces analyses permirent de corriger les imperfections et les défauts de jeunesse, tant sur le plan tactique que technique, de cette arme nouvelle.

Le premier combat avait cependant montré la nécessité de fabriquer un autre type de char plus léger et donc plus agile à franchir les tranchées et les obstacles du champ de bataille. L'apparition d'un nouveau char n'allait pourtant pas être sans conséquences sur l'évolution du concept d'emploi qu'il allait ancrer dans l'accompagnement de l'infanterie délaissant ainsi encore plus le concept originel de cuirassé terrestre capable de percer et d'exploiter seul en avant et indépendamment de l'infanterie.

Pages suivantes :

Dans la droite ligne de l'étude du lieutenant-colonel, le texte des deux pages suivantes montre quel était l'état d'esprit des chefs français concernant les chars en 1930, époque à laquelle de nouvelles doctrines d'emploi des blindés voyaient le jour en Allemagne, ce malgré le Traité de Versailles.

En complément de l'étude du lieutenant-colonel Pesqueur sur la bataille de Berry-au-Bac de 1917 et les enseignements concernant l'emploi du char qui en furent tirés par les autorités militaires françaises, nous avons jugé intéressant de publier cet extrait de la 6e édition de la « Tactique Générale » commise par le général Culmann. Ce document date de 1930, soit douze ans après la fin de la Der des Ders. Édité par Charles-Lavauzelle & Cie, il avait été rédigé à l'usage des officiers de l'Armée. À la lueur de ces quelques lignes, il n'échappera pas au lecteur que rien ou presque n'avait évolué concernant la doctrine d'emploi du char en France depuis 1918 et que les équipages des blindés restaient désespérément « aux ordres » de l'infanterie... Une erreur doctrinale qui allait coûter cher au pays en mai et juin 1940

Le char de combat a été créé principalement pour détruire les mitrailleuses. Il est l'engin d'accompagnement le plus puissant dont l'infanterie fut dotée. Il lui permet de tout oser en terrain organisé, comme en terrain libre, quelle que soit la vigueur de la défense.
La première conception des chars remonte à fin 1915. Le général Estienne proposait alors un « cuirassé terrestre », destiné à rompre les réseaux à l'abri desquels les Allemands étaient terrés et à jeter par surprise des groupes de combat à l'intérieur de leurs positions. C'était un appareil à chenilles cuirassé, armé de deux mitrailleuses et d'un canon, pesant 12 tonnes, marchant à l'allure de 3 à 8 kilomètres à l'heure, et remorquant sur des pentes de 20% une voiture blindée transportant 20 hommes armés. Vers la même époque, les Anglais songeaient à un appareil analogue, mais plus lourd, le « Tank » de 30 tonnes, qu'ils utilisèrent dès 1916, sur la Somme, peut-être prématurément. Ces conceptions donnèrent finalement naissance à deux types de chars, se complétant l'un l'autre :

1° Les chars légers Renault de 7 tonnes destinés à l'accompagnement [Il s'agit du Renault FT-17 – NdlR]. Commandés en mai 1917, ils firent leur apparition sur les champs de bataille de 1918 et obtinrent des résultats tels que Ludendorff prescrivit à l'artillerie d'abandonner, pour les détruire, tout autre objectif : « *Arrêter les chars, c'est briser l'attaque* » ;

2° Les chars lourds de rupture [Il s'agit du FCM 2C – NdlR], mieux armés (un canon de 75 et 4 mitrailleuses), de 70 tonnes environ, qui, grâce à ce poids élevé, écrasent des obstacles passifs plus résistants, aplatissent davantage les tranchées que les précédents et sont ainsi capables de leur ouvrir la voie, à eux, comme à l'infanterie et à l'artillerie d'accompagnement. Vitesse maximale : 10 kilomètres à l'heure. Vitesse moyenne horaire en terrain de combat : 5 kilomètres. Rayon d'action : 12 heures environ de marche, sans ravitaillement en essence.

Comme toutes les armes récentes, les chars, point encore stabilisés dans leur mode de construction, sont sous la dépendance étroite de caractéristiques techniques évoluant rapidement. Il n'est donc possible que de fixer la tactique actuelle de ces engins. Nous examinons ci-après leurs propriétés caractéristiques, leurs servitudes, leur mode d'emploi, en ce qui concerne plus particulièrement le char de combat léger.

PROPRIÉTÉS ET CARACTÉRISTIQUES DES CHARS
En terrain varié, le char Renault progresse à la vitesse de 1 à 5 kilomètres à l'heure. Son rayon d'action est de 30 à 40 kilomètres, correspondant à huit ou dix heures de marche. Il grimpe des pentes de 45%, mais sa faible longueur de chenilles lui interdit d'aborder, sans y descendre, les coupures à bords francs d'une largeur supérieure à 1,80 mètre. Il aplatit les réseaux, renverse les arbres d'un diamètre inférieur à 0,20 mètre, les murs de 0,40 mètre d'épaisseur et les taillis de 8 à 10 ans. Il passe les gués et les plans d'eau d'une profondeur inférieure à 0,70 mètre. Il ne peut être utilisé en terrains meubles et marécageux.
Par mauvais temps, ses capacités de franchissement sont amoindries. Son emploi est également exclu sur les terrains très bouleversés où l'ennemi a accumulé de gros obstacles.
Grâce aux blindages, qui mettent le char à l'abri des balles non perforantes des fusils et des mitrailleuses ainsi que des éclats des projectiles, le char est un engin de feux à bout portant ; il fait du tir à tuer. En principe, le char s'arrête pour tirer, puis reprend sa progression. Le tir en marche au-delà de 100 mètres de portée est très imprécis en raison des trépidations du moteur et des secousses provoquées par le terrain.
Les chars Renault sont armés soit d'une mitrailleuse approvisionnée à 4 800 cartouches, soit d'un canon de 37mm (225 obus et 12 boîtes à mitraille). En comparaison, le char anglais « *Mark* » [On notera l'imprécision du général Culmann quant à la désignation précise des chars britanniques, « *Mark* » n'étant un terme générique désignant un modèle – NdlR] porte 4 mitrailleuses et 2 canons de 6 livres ou 6 mitrailleuses. À remarquer que les chars d'assaut portent leurs munitions, ce que ne fait aucun autre engin d'accompagnement.
Le char favorise la surprise et l'attaque en grande profondeur, puisqu'il peut ouvrir la voie à l'infanterie, sans préparation préalable par l'artillerie. Il est un engin essentiellement offensif. Par suite, il ne doit être affecté qu'aux unités fraîches ou peu usées par la lutte.

SERVITUDES DES CHARS
Les servitudes énumérées ci-après tiennent bien moins à la nature même des chars qu'à ce fait qu'étant des engins nouveaux, ils n'étaient pas encore complètement au point à la fin de la guerre. Mais ils sont susceptibles d'importants perfectionnements, dont quelques-uns déjà en voie de réalisation.

Mobilité insuffisante
La mobilité tactique des chars est satisfaisante, ainsi qu'il a été dit plus haut. Par contre, leur mobilité stratégique est nulle. Ils ne peuvent effectuer sur routes que des parcours restreints, à une allure atteignant à peine celle de l'infanterie, et cela moyennant une fatigue appréciable. Dès que la distance à franchir excède une dizaine de kilomètres, il faut les transporter chargés sur des camions automobiles, et, pour les grandes distances, les amener par voie ferrée. Ainsi leur emploi exige actuellement de larges prévisions, fait d'autant plus gênant que leur action en masse s'impose comme il le sera dit plus loin.

Vulnérabilité
La vulnérabilité des chars tient d'une part à leur volume important et à leur relief au-dessus du sol, nécessaire pour voir par-dessus les menus obstacles, d'autre part à leur faible vitesse. Ils ont donc beaucoup à redouter du tir de précision de l'artillerie et des organes de feu antichars adverses, auxquels ils offrent une cible très apparente. Leur emploi exige ainsi les précautions suivantes :

1° Dissimuler les marches d'approche en utilisant au maximum les cheminements défilés, les faire progresser par bonds de couverts en couverts ;

2° Choisir des positions de départ à proximité de la première ligne adverse, et telles que les appareils soient soustraits aux vues terrestres et aériennes. Les amener sur ces positions à la faveur de la nuit, du brouillard, d'une forte pluie, d'une abondante chute de neige ;

3° Déclencher l'attaque au petit jour, et, si la visibilité est bonne, utiliser des brouillards artificiels étendus, par exemple, créés par les obus fumigènes de l'artillerie ;

4° Sitôt démasqués, les soustraire aux observateurs aériens adverses à l'aide de notre aviation qui doit rechercher la maîtrise de l'air, les protéger par le tir de contre-batteries, très attentives et bien renseignées, pendant tout le temps qu'ils sont exposés aux vues.

Ces deux ordres de précautions ne pouvant jouer que temporairement, les chars n'interviennent dans une journée de bataille que pour deux ou trois actions nettement définies d'après les projets d'attaque, les résistances possibles de l'ennemi, les propriétés du terrain. Après chacune de ces actions, ils devront être retirés de la lutte et mis à l'abri dans les couverts les plus rapprochés. De là ils déboucheront pour participer à l'action suivante.
Enfin, leur vulnérabilité entraîne une conséquence tactique importante. Le principal ennemi du char étant le canon, toute attaque à laquelle sa coopération est prévue doit viser des objectifs suffisamment éloignés pour qu'une partie de l'artillerie ennemie soit capturée. Au surplus, une fois ce résultat atteint, l'emploi des chars sera d'autant plus précieux que notre artillerie sera à ce moment à bout de portée, et que ses feux seront moins denses pendant la durée de son déplacement. Les chars se prêtent donc seulement aux attaques de grand style, profondes, non aux coups de main et aux petites actions locales.
La tactique qui vient d'être esquissée exige que les procédés de protection énumérés ci-dessus soient efficaces. En réalité, l'aveuglement des observatoires de l'ennemi et la neutralisation sévère de son artillerie, conditionnés par la maîtrise de l'air et l'emploi de projectiles fumigènes ont suffi jusque fin 1917. Mais ils se sont révélés impuissants contre les canons antichars rapprochés, soigneusement dissimulés, silencieux jusqu'au moment où leur intervention s'impose, dont les Allemands généralisèrent l'emploi à partir de 1918. Un seul canon antichar rapproché peut détruire en moins d'une minute une section entière de chars, comme l'ont prouvé les exemples du 23 juillet 1918 (à la Xe armée, lors

de l'attaque du Grand-Rosoy) et du 4 octobre 1918 (en Flandre).
Par suite de l'armistice, le problème est demeuré sans solution réellement éprouvée par la pratique. Des résultats ont bien été obtenus par des tirs systématiques continus de mitrailleuses, soit de celles portées par les chars eux-mêmes, soit de celles de l'infanterie, sur les couverts suspects : cornes de bois, fermes isolées, têtes de ravin, etc. Toutefois, ce procédé est loin d'être d'un emploi général et d'un succès certain. Une protection plus efficace semble pouvoir être assurée par le canon d'accompagnement immédiat dont il a été question ci-dessus et qui, conçu en vue de parer rapidement aux incidents imprévus, recevrait la double mission de protéger nos chars contre les organes antichars rapprochés, et notre infanterie contre les chars ennemis.

Usure rapide des chars
Après quarante-huit heures de combat, les équipages d'un bataillon de chars, engagés sur un front offensif de division, sont à bout de forces. Deux jours de lutte correspondent, en effet, à trois jours d'efforts continus, physiques et moraux. La nuit précédant l'attaque, les équipages ont amené les chars en position d'attente (avec quelques difficultés, le plus souvent !). Le lendemain, ils se sont battus. La nuit suivante, ils se sont ravitaillés en essence et en munitions. Ils ont graissé leurs engins, et ont dépannés ceux restés sur le terrain. Cependant, ils ont déjà subi des pertes. Le lendemain, ils se sont battus pour la seconde fois. Ils sont alors arrivés, eux et leur matériel, à l'extrême limite de leur effort, et deux jours de détente sont devenus indispensables. Leur imposer un troisième jour de lutte serait risquer des pertes dépassant le taux admissible, en personnel et en matériel ; de ce dernier surtout, parce qu'il serait mal entretenu. Dès lors, les unités seraient irrémédiablement usées, et pour leur reconstitution, des semaines deviendraient nécessaires.
Ainsi, pour soutenir un effort continu, il faut deux bataillons de chars, se relayant de deux en deux jours, par front offensif de division. Un régiment entier (à deux bataillons) est donc nécessaire pour mener une bataille offensive debout en bout ; il pourra, en effet, fournir un effort d'une dizaine de jours. Il convient de noter ici combien le rythme d'usure des diverses armes, combattant dans le cadre de la division, est différent. L'infanterie dure un temps variable, dépendant largement de sa valeur et des conditions de la lutte, pouvant atteindre et dépasser huit jours Les chars, en tout état de cause, ne fournissent que des passes de quarante-huit heures. Quant à l'artillerie, elle sera encore longtemps en état d'agir après relève définitive de l'infanterie et des chars.
Dans le détail du combat quotidien, il importe de n'engager les chars qu'à bon escient, pour des missions bien définies, et de les retirer ensuite. Ils seront retirés : Sitôt leur mission actuelle remplie, c'est-à-dire dès que l'infanterie aura pris possession du terrain convoité et y aura amené des armes automatiques pour le conserver ou bien quand visiblement une attaque ne peut plus progresser et doit être reprise sous une autre forme.

Inconvénients inhérents au moteur
Le moteur est à la fois bruyant, ce qui rend plus difficile l'effet de surprise, fragile, capricieux, sujet à des pannes pouvant causer une immobilisation plus ou moins longue. Pour ce dernier motif, et pour ceux déjà exposés, l'infanterie peut être privée de chars à tout moment. Sa tactique n'est donc pas modifiée par l'introduction de ces nouveaux engins.

Le char « voit mal »
Le char observe le terrain par une fente étroite, afin d'éviter les coups d'embrasure particulièrement à craindre dans le combat rapproché pour lequel il a été conçu. Il voit bien de près, mais mal de loin et par suite se dirige difficilement. L'infanterie doit donc lui montrer le centre de résistance à réduire en se servant soit de signaux convenus, soit d'agents de liaison entrant directement en conversation avec l'équipage. Cette servitude paraît devoir être supprimée prochainement grâce à la TSF.

ORGANISATION DES CHARS
La section de cinq chars forme le groupe de combat. Elle est l'unité du plus faible effectif à laquelle puisse être dévolue une mission à mener de bout en bout, mais qui ne peut être divisée sans perdre toute efficacité. Elle n'a qu'une courte portée. Son front d'action habituel est de 200 mètres.
L'unité de combat est la compagnie. Elle seule peut assurer la continuité de la mission, en relevant les sections usées, en remplaçant le personnel blessé, les munitions et l'essence, en reconstituant des sections de réserve avec celles qui sont arrivées à la limite de leur effort; enfin, en parant aux imprévus. Pour lui permettre de remplir son rôle de reconstitution, la compagnie est dotée d'un échelon. Ainsi, elle peut assumer la tâche de soutenir une même unité d'infanterie – en principe un régiment – pendant toute une journée, ce que la section ne peut faire. La compagnie engage habituellement deux sections sur un front de 400 à 600 mètres et garde la troisième en réserve. Le capitaine est pourvu d'un char. Il n'en use qu'exceptionnellement, son rôle essentiel au combat étant de voir, de suivre les péripéties de la lutte, d'organiser l'action de son unité.
L'unité tactique est le bataillon. Il est organisé à trois compagnies, parce qu'il appuie habituellement la division, elle-même formée à trois régiments. Il est indispensable pour réaliser l'action en masse : La compagnie isolée ne pourrait être employée qu'exceptionnellement, soit sur un terrain compartimenté ou coupé, soit dans des actions locales et restreintes d'avant-garde ou d'arrière-garde.
Le régiment à deux bataillons, « unité morale », est nécessaire pour amener les chars à pied d'œuvre, les répartir, les relever. Comme il l'a été dit ci-dessus, le régiment employé par bataillons successifs, relevés de deux en deux jours, est seul capable d'appuyer une division engagée dans une bataille offensive d'une certaine durée.

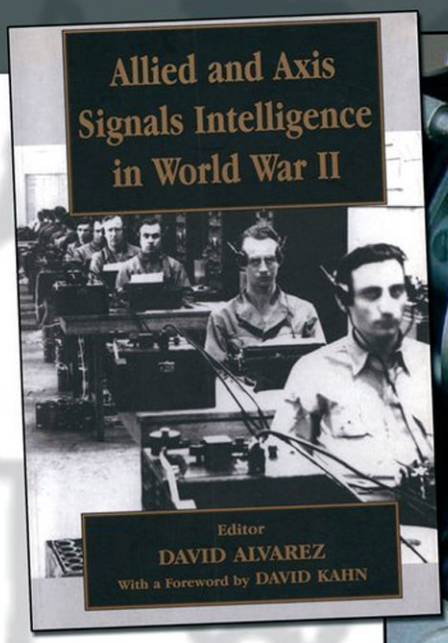
EMPLOI TACTIQUE DES CHARS
Le char ne reconnaît, ne conquiert, ni n'occupe le terrain. Il ne peut être utilisé que dans une action régulièrement montée quand la prise de contact, l'approche, le déploiement de l'artillerie sont exécutés, c'est-à-dire quand sont réalisées les conditions préalables à l'assaut. L'emploi des chars est subordonné aux deux principes suivants :

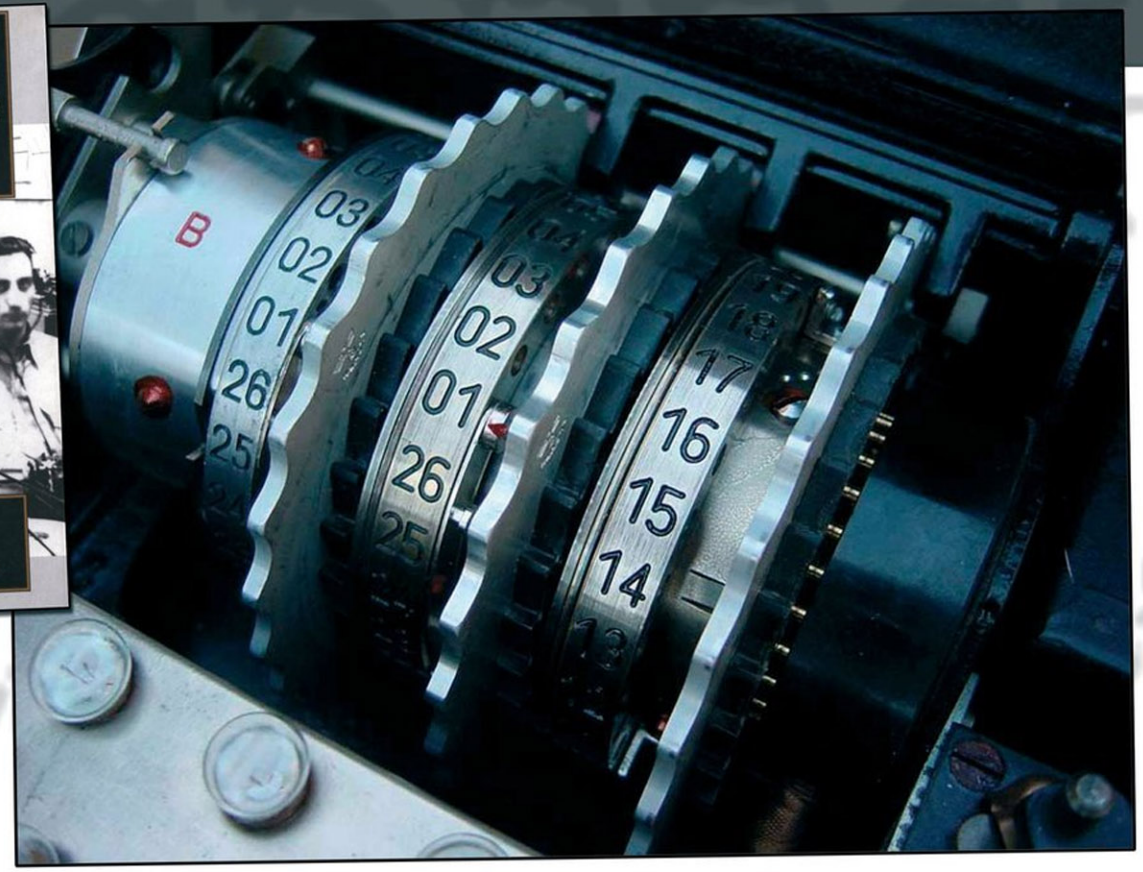
1° Action en masse ;
2° Coopération étroite avec l'infanterie dans le détail du combat.

L'action en masse s'impose : Les chars ne peuvent utilement appuyer que les attaques de grand style profondes ; d'autre part, leur usure est rapide. Au surplus, leur emploi simultané sur un ensemble d'objectifs oblige l'ennemi à disperser le tir de son artillerie et de ses organes antichars. La densité des chars n'est pas uniforme le long du front. Seules en sont pourvues les divisions dont le succès importe particulièrement à la réussite générale de l'opération. En outre, les chars sont répartis en profondeur, pour les motifs déjà exposés, de manière à permettre de relever les unités usées, de doter en unités fraîches les bataillons, régiments ou divisions de seconde ligne auxquels incomberont l'enlèvement des objectifs postérieurs ainsi que la poursuite.
La nécessité d'une coopération avec l'infanterie résulte des propriétés des chars, organes de feu à bout portant blindés, aptes à réduire les îlots de résistance adverses. Cette coopération entraîne la subordination à tous les degrés hiérarchiques du commandant des unités de chars aux commandants des unités d'infanterie correspondants, et l'étude commune préalable des modalités d'exécution de l'attaque. Au combat, le succès résultera de l'intime liaison entre les groupes de combat d'infanterie et les sections de chars, les premiers devant désigner aux secondes les objectifs et profiter promptement de leur avance pour s'assurer la possession du terrain. Quand les balles tombent dru, l'infanterie se plaque au sol et les chars avancent. Quand ceux-ci ont éteint le feu adverse, les fantassins bondissent, dépassant leurs chars qui s'abritent jusqu'à une nouvelle résistance.
Dans l'infanterie, le courage l'habileté, le dévouement des exécutants peuvent parfois sauver une troupe mal engagée. Mais une unité de chars mal engagée est perdue, malgré la valeur de ses officiers et de son personnel. Les régiments de chars doivent donc être amenés assez tôt pour que les reconnaissances puissent être faites soigneusement, et les contacts pris avec l'infanterie. Leur entrée en ligne rapide dans une bataille à fronts mouvants ne semble ainsi possible que si les compagnies de chars sont maintenues chargées sur en-cas mobiles à quelques heures de trajet par voie ferrée et si les commandants d'armée et de corps d'armée ont fixé à l'avance le terrain probable de leur action et l'ont fait reconnaître par les chefs de bataillon et les capitaines. Encore ne faudrait-il compter sur les chars que vingt-quatre ou trente-six heures après qu'aura été donné l'ordre de les amener et ne les employer que dans une attaque bien montée.

RÔLE DU COMMANDEMENT
Les commandants des grandes unités (armée, corps d'armée, division) répartissent en largeur et en profondeur les régiments ou bataillons de chars mis à leur disposition, déterminent la forme générale de l'opération et fixent les actions successives auxquelles les chars coopéreront, combinent les mesures de protection (artillerie, aviation), règlent l'heure du débouché des chars s'il doit être simultané, veillent à ce que les plans d'attaque soient concertés entre les commandants de l'infanterie et des chars.
Le commandant des chars est adjoint technique du commandement pour ce qui concerne leur emploi. À ce titre, il fait les reconnaissances destinées à préparer les décisions du commandement, coopère à l'établissement des ordres et rend compte de la situation de ses unités en personnel et en matériel.
Le commandant des troupes fait exécuter les mouvements préparatoires destinés à répartir les chars dans le sens du front et de la profondeur et les porte à leurs positions de départ. Il est responsable de leur ravitaillement (munitions et essence). Il organise les dépannages, les évacuations et les réparations. Il est seul juge de l'opportunité des relèves. Après la bataille, il reconstitue les unités.

Au combat, les chars font partie intégrante du dispositif d'infanterie. Le commandant d'une unité de chars engagée avec une unité d'infanterie (ou de cavalerie à pied) est sous les ordres directs du commandant de cette unité. Le commandant d'une formation de chars qui a plusieurs de ses éléments de combat engagés doit, d'une part coordonner l'action de ses éléments dans le cadre de l'unité d'infanterie correspondante, et, d'autre part, commander directement ses éléments non engagés.





> Allied and Axis Signals Intelligence in WWII
> David Alvarez
> Frank Cass & Co
> Édité en 1999
> Broché - 229 pages
Voir www.amazon.fr

Avec cette nouvelle fiche de lecture, nous vous proposons d'aborder l'un des aspects parmi les moins étudiés des opérations militaires, le renseignement ; et plus particulièrement les interceptions des communications radios ennemies.

Dans le cadre d'un conflit, l'usage de la radio est à considérer comme l'un des moyens de communication parmi les moins discrets et donc les moins sûrs sur le plan de la confidentialité. En effet, dès 1911, les militaires se rendent compte que l'écoute des communications ennemies peut constituer un moyen efficace d'obtenir des données décisives sur les forces adverses et leur stratégie. Pour cela, il convient néanmoins de remplir trois conditions *sine qua non* : disposer de moyens matériels pour capter et enregistrer les flux des communications ennemies, être capable de les décrypter et, enfin, disposer de services constitués d'experts aptes à interpréter ce qui a été partiellement ou totalement décodé. Il s'agit donc d'une activité centrale touchant à la fois au renseignement et à la cryptologie ; sans compter que les services concernés ont souvent également eu à se charger de la sécurisation des communications amies.

En ce qui concerne la Seconde Guerre mondiale, la manière dont les belligérants ont essayé de réunir les trois conditions précitées est étudiée dans un ouvrage qui se présente sous la forme d'un recueil de dix études permettant de se faire une idée synthétique mais précise de ce « front » si peu traité par ailleurs. Ces travaux d'historiens, réunis sous la direction de David Alvarez, portent sur des thèmes allant de l'analyse globale de la collaboration des services de renseignement (SR) des pays de l'Axe ou des Alliés jusqu'à l'étude des services de décryptage chinois ou encore de ceux de la France de Vichy. Compte tenu du format retenu pour notre présentation, il n'est pas possible de détailler ces travaux, mais il convient de souligner la qualité des études et la compétence manifeste de leurs auteurs.

De l'étude de la collaboration entre les SR des pays de l'Axe, nous retiendrons que ces derniers furent incapables ou presque de mettre en commun les résultats auxquels ils étaient parvenus. La principale explication réside dans la défiance naturelle que toute équipe d'experts en renseignement nourrit à l'endroit d'un service concurrent ou étranger. En outre, l'auteur souligne l'existence d'un véritable complexe de supériorité allemand dans ce domaine, complexe constituant un obstacle majeur à une réelle collaboration avec les partenaires du *Reich*. Ce sentiment fut la source de situations humiliantes pour ces derniers alors qu'ils obtinrent des résultats équivalents voire supérieurs à ceux de la *Chiffier-Abteilung* (service de cryptologie de l'*OKW*) !

A contrario, dans le camp occidental, la collaboration entre les États-Unis et la Grande Bretagne fonctionna particulièrement bien dans le sens où les échanges d'informations et de matériels furent poussés jusqu'à un point encore jamais atteint entre deux états souverains. C'est la conclusion de la sixième étude de cet ouvrage qui présente la volonté politique de parvenir à ce résultat mais aussi les résistances successives qu'il fallut vaincre pour ce faire. Nous n'entrerons pas dans les détails des travaux relatifs aux interceptions des communications radios japonaises dans le Pacifique, bien que celles-ci fassent l'objet de trois études portant respectivement sur le rôle des services d'écoute australiens, l'analyse globale de l'ensemble des codes japonais « cassés » par les Alliés et les travaux des décrypteurs chinois. Il nous semble cependant nécessaire de signaler que les Alliés parvinrent à lire l'ensemble des codes diplomatiques, tactiques et stratégiques de l'Empire du Soleil Levant. C'est donc dans le Pacifique que la victoire alliée dans la « guerre des ondes » fut la plus complète ; résultat spectaculaire mais reposant toutefois sur l'indiscipline des opérateurs radio nippons eux-mêmes !

La cinquième étude a particulièrement retenu notre attention car elle analyse l'influence des interceptions radios sur les opérations britanniques en Afrique du Nord, et plus particulièrement sur la planification de l'opération « Crusader » qui, à l'hiver 1941, déboucha sur la première défaite d'Erwin Rommel en Libye. Entre autres choses, l'auteur confirme que les succès britanniques en matière d'interception furent principalement remportés contre les communications allemandes et plus particulièrement celles de la *Luftwaffe*. Une information qui remet en perspective le point de vue allemand sur la question, Rommel et ses officiers d'état-major accusant régulièrement les Italiens de « fuites ». Cette étude est également intéressante car elle permet de relativiser l'impact des pressions de Winston Churchill sur le déclenchement des opérations. Les rapports remis par le chef du *GSI* (*General Staff Intelligence*) au *General Sir*

Claude Auchinleck, alors commandant en chef des forces alliées au Proche et Moyen-Orient, sont particulièrement instructifs sur ce point. La date du déclenchement de l'offensive britannique pour dégager Tobrouk, encerclée depuis avril 1941, fut fixée en fonction des renseignements du *GSI* et non pour répondre aux exigences londoniennes. Cette étude permet enfin de mettre en perspective l'impact que peuvent avoir les performances d'un SR, puisque les succès du *GSI* ne permirent pas d'assurer aux troupes du *Commonwealth* une quelconque supériorité : l'écart entre les compétences et la souplesse tactique d'un Rommel et la rigidité opérationnelle d'un Cunningham était trop important pour être compensé par une supériorité en terme de renseignements.

La septième étude porte quant à elle sur un thème un peu particulier, à savoir les différentes recherches allemandes sur la sécurité de « Enigma », leur machine à crypter les messages. Nous savons que ce système avait été décodé dès la déclaration de guerre par un effort remarquable de continuité entre les services de renseignement tchèques, polonais, français puis britanniques – système appelé « Ultra ». De ce fait, il est intéressant de connaître les raisons pouvant expliquer l'absence de réaction des Allemands qui, bien que concevant à plusieurs reprises des doutes sur la sécurité de leur code, continuèrent à utiliser « Enigma » jusqu'au terme de la guerre. On avait coutume de louer la remarquable discipline des Alliés qui n'abusèrent pas de leur capacité à décoder les communications allemandes, afin d'éviter que ceux-ci ne s'en aperçoivent. Or, il ressort de cette étude que le sentiment de supériorité des services de renseignement et de cryptologie du *Reich* est aussi une explication puisque les recherches sur la sécurité des communications, déclenchées à plusieurs reprises et notamment lors de la bataille de l'Atlantique, ne furent jamais menées avec sérieux et impartialité par les Allemands eux-mêmes. En bref, à Berlin, l'inviolabilité de « Enigma » était posée comme un postulat incontestable !

Enfin, nous ne pouvons conclure notre fiche de lecture sans aborder la neuvième étude traitant des services de décryptage de la France de Vichy. Elle nous montre un visage original d'un régime trop souvent considéré comme acquis dans son intégralité et dès sa genèse à la collaboration avec l'Allemagne nazie. C'est ainsi que l'on découvre les efforts français en vue de conserver une capacité de décryptage – malgré les clauses draconiennes de l'Armistice – notamment en continuant à s'appuyer sur les équipes polonaises accueillies en 1939 (équipe Z) et leurs confrères républicains espagnols (équipe D). Cachés à Uzès, les uns et les autres continuèrent à travailler pour Vichy dans le plus grand secret. L'activité de ces équipes (opération « Cadix ») et du SR reconstitué en métropole par le lieutenant-colonel Rivet fut exclusivement dirigée contre les Allemands et les Italiens. Ce qui est encore plus étonnant, c'est que de 1940 à 1942, les résultats de cette activité furent directement communiqués à Londres par le biais d'un câble souterrain posé par les PTT en avril 1940 (nom de code « Olga »). L'activité des services de renseignement de la marine nationale fut quant à elle partagée entre l'écoute des forces de l'Axe (métropole et colonies) et la surveillance des activités alliées et gaullistes dans les colonies. Cette étude se conclut par le constat que malgré sa faiblesse et une multiplication brutale des menaces, l'activité des SR de la France de Vichy s'inscrivit dans une remarquable continuité avec celle de leurs prédécesseurs de la III[e] République.

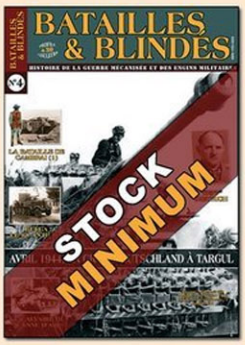
Le premier mérite de cet ouvrage est qu'il permet de se rendre compte que le renseignement militaire durant la Seconde Guerre mondiale ne se résume pas à « Ultra ». Au fil des pages, on découvre un univers discret et régi par ses propres règles. Les différentes études démontrent que l'apport du renseignement aux opérations militaires fut bien souvent décisif. Enfin, il ressort de la lecture de « *Allied and Axis Signals Intelligence in World War II* » que, sur le plan des interceptions des communications radios et du renseignement militaire, les Alliés disposèrent d'une supériorité vis-à-vis de l'Axe du début à la fin du conflit !

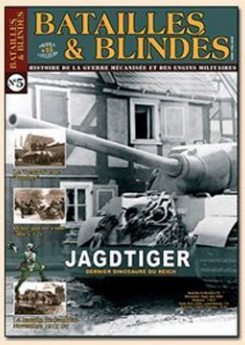
En face :
Détail d'une machine allemande « Enigma » utilisée lors de la Seconde Guerre mondiale.
DR

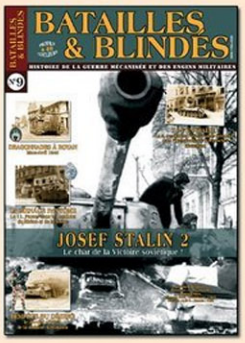
Ci-contre :
Machine à crypter de marque Marconi datant de 1928.
DR

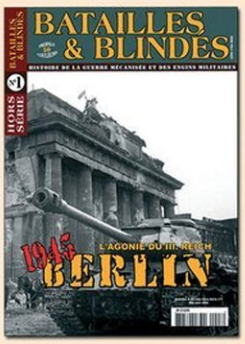
COMPLÉTEZ VOTRE COLLECTION AVANT QU'IL NE SOIT TROP TARD !

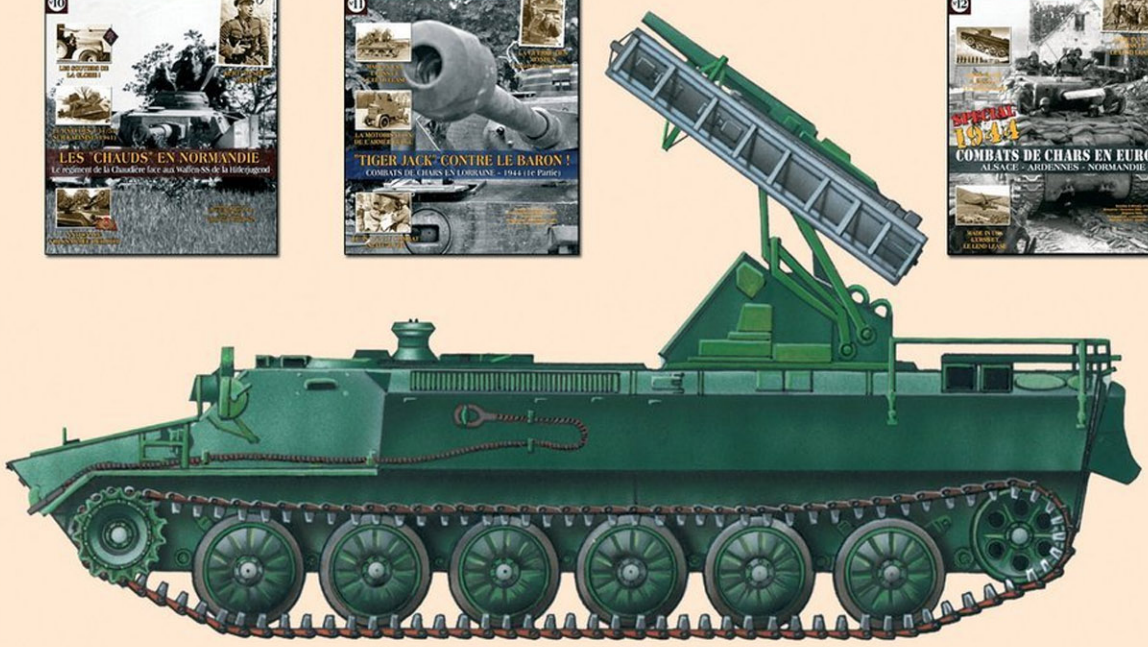
Les anciens numéros sont servis dans la limite des stocks disponibles et par ordre chronologique des commandes. En ce qui concerne les numéros épuisés, aucun retirage n'est actuellement prévu.



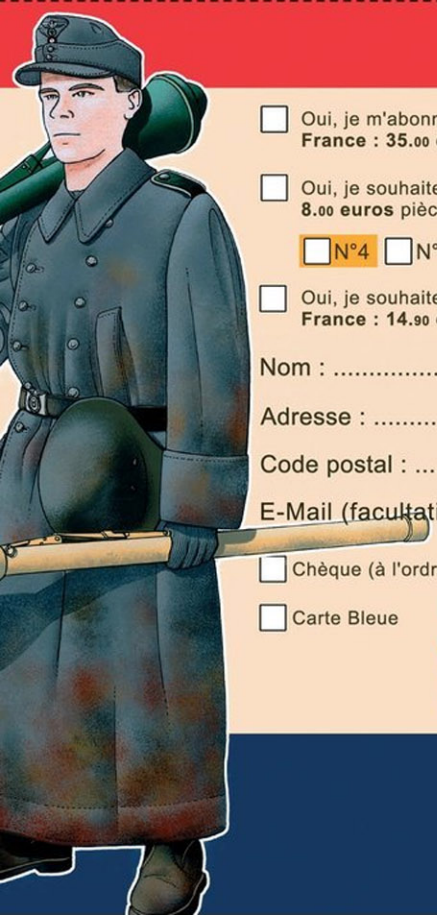








Système d'armes Sol-Air (guidage infra-rouge) à courte portée
SA-13 "GOPHER" (désignation OTAN) / ZRK-BD "Strela-10" (désignation soviétique) sur châssis MTLB – Armée soviétique.
© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2006.



BON DE COMMANDE

☐ Oui, je m'abonne à Batailles & Blindés pour une année, soit 6 numéros, à partir du **n°14 inclus.**
France : 35.00 euros - UE, Suisse et DOM-TOM : 40.00 euros - Reste du monde : 45.00 euros

☐ Oui, je souhaite recevoir les anciens numéros de **Batailles & Blindés** cochés ci-dessous au prix de **8.00 euros** pièce, frais de port inclus pour toutes les destinations.

☐ N°4 ☐ N°5 ☐ N°6 ☐ N°7 ☐ N°8 ☐ N°9 ☐ N°10 ☐ N°11 ☐ N°12

☐ Oui, je souhaite recevoir le premier hors-série de Batailles & Blindés sur la **bataille de Berlin** en 1945.
France : 14.90 euros - UE, Suisse et DOM-TOM : 18.00 euros - Reste du monde : 22.00 euros

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

Code postal : ..... Ville : ..... Pays : .....

E-Mail (facultatif) : ..... Téléphone (Facultatif) : .....

☐ Chèque (à l'ordre de Caraktère) ☐ Mandat Postal Virement SWIFT (nous consulter afin d'obtenir nos BIC et IBAN)

☐ Carte Bleue VISA EUROCARD MasterCard

Numéro ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐

Date d'expiration : ..... / ..... Signature :

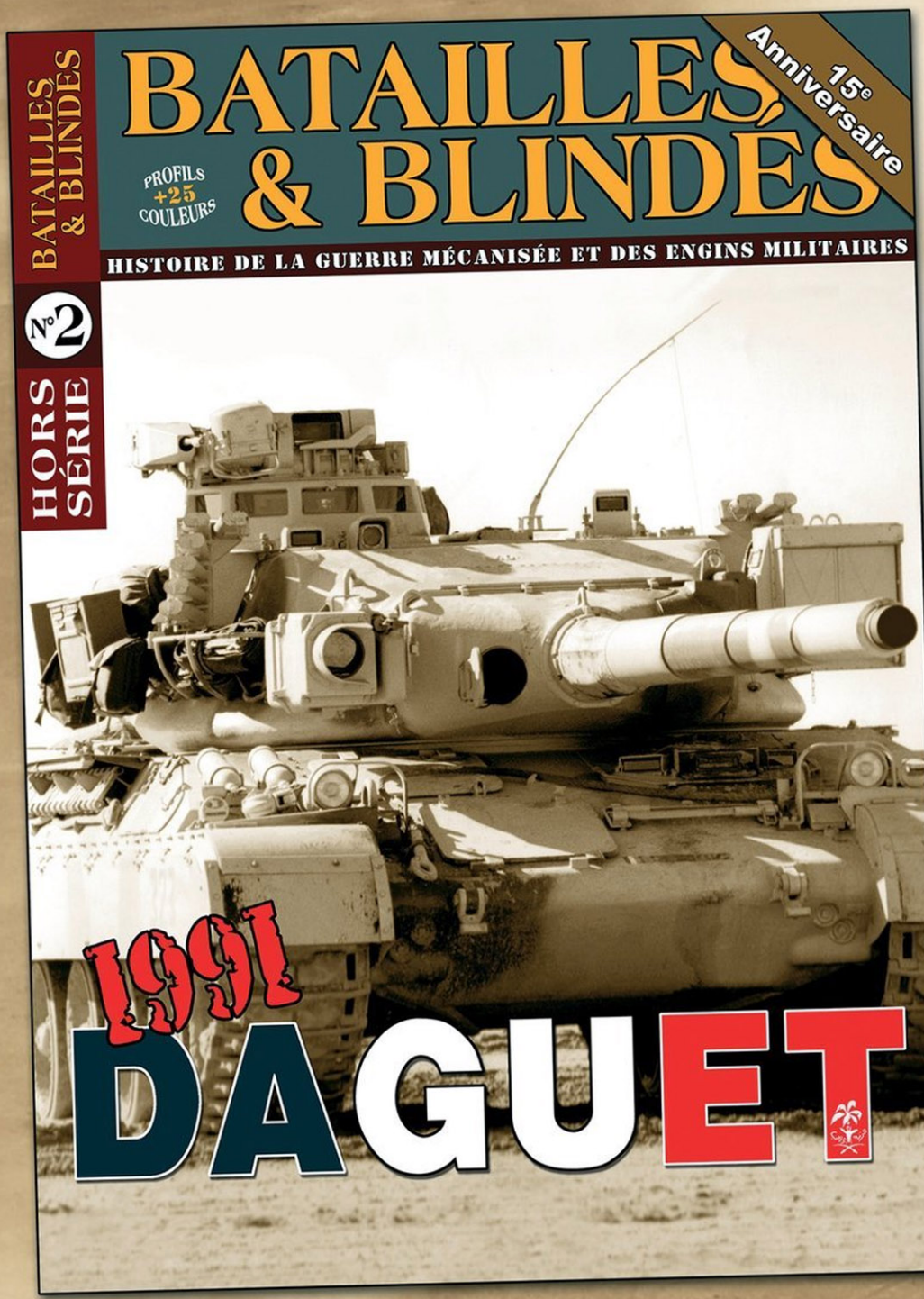
Attention ! Les Eurochèques, cartes Maestro et Visa-Electron ne sont pas acceptés.
Pour éviter toute erreur, merci de bien vouloir écrire lisiblement.

Caraktère
Service des abonnements
306, avenue du Prado
13008 Marseille - France

Personnages © H. Cance / Batailles & Blindés, 2006

1991 - LES AMX-30B2 FRANÇAIS DANS LA GUERRE DU GOLFE !

15e Anniversaire !



- 96 pages
  Dos carré collé
- Nombreuses photos inédites en couleurs
- Planches de profils en couleurs
- Fiches techniques des matériels (avec plans)
- Cartes détaillées des opérations (grand format).
- Récit des préparatifs et des combats par l'ex-chef de corps du 4e Dragons.
- Témoignages d'Anciens engagés dans le cadre de la division "Daguet".
- Participation de Yves Debay, Reporter de Guerre et directeur de la revue "Assaut"

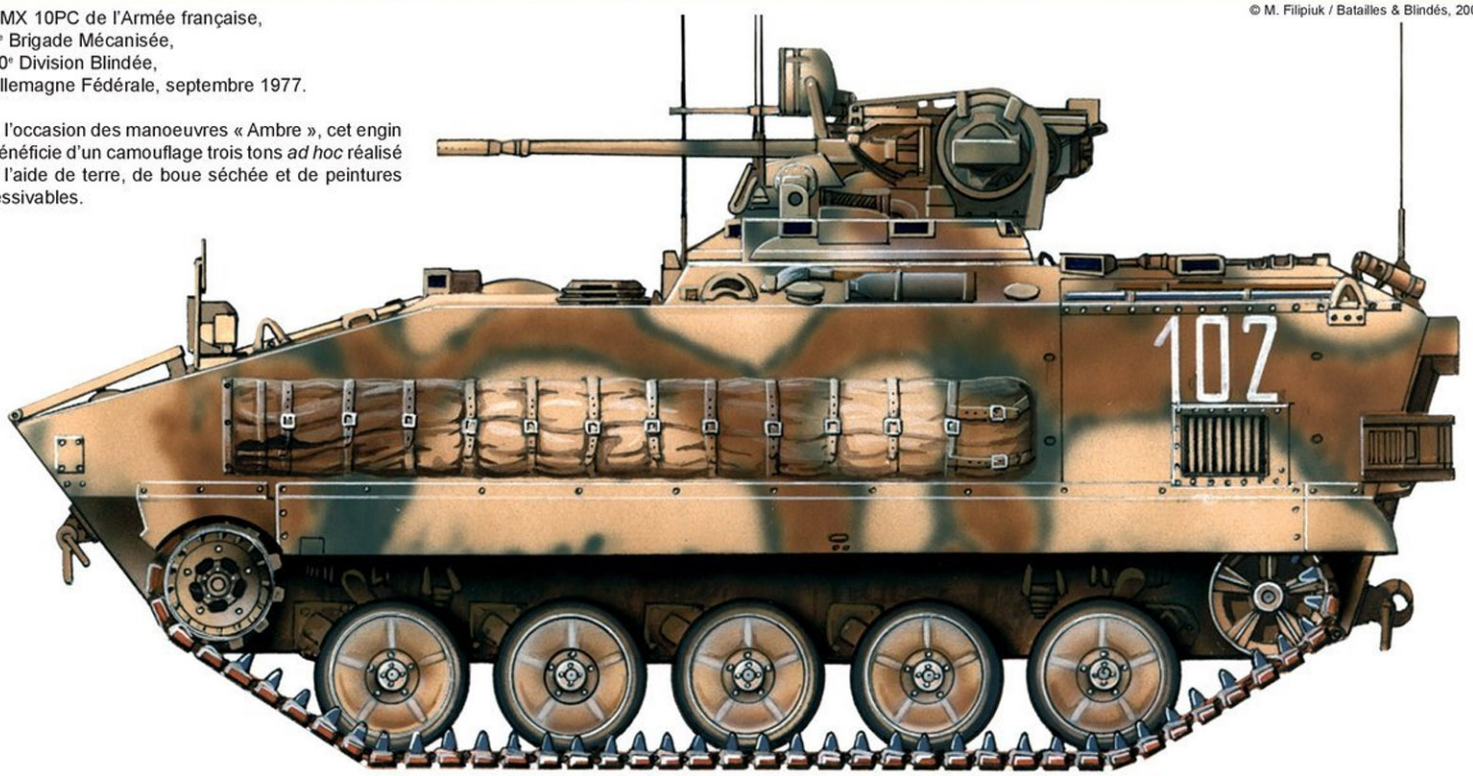
SORTIE EN KIOSQUE JEUDI 13 AVRIL

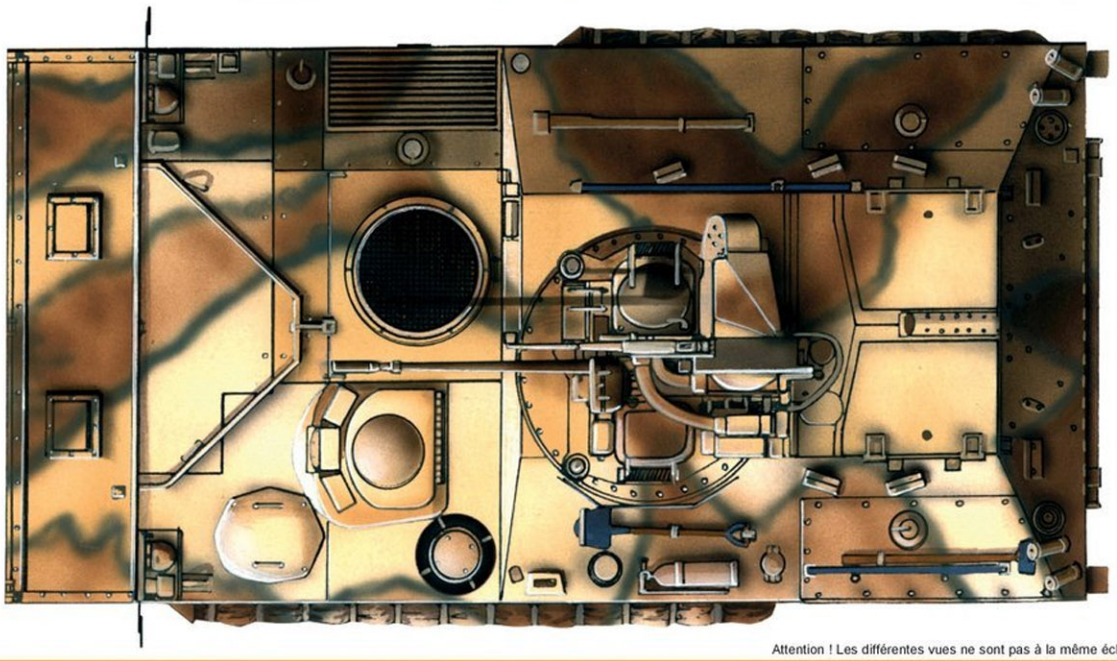
Un courrier de présentation et de réservation a été envoyé à nos abonnés.

© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2006.

AMX 10PC de l'Armée française,
3e Brigade Mécanisée,
10e Division Blindée,
Allemagne Fédérale, septembre 1977.

À l'occasion des manoeuvres « Ambre », cet engin bénéficie d'un camouflage trois tons *ad hoc* réalisé à l'aide de terre, de boue séchée et de peintures lessivables.





Attention ! Les différentes vues ne sont pas à la même échelle !